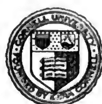
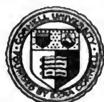
# POSTARCHIV






CORNELL UNIVERSITY LIBRARY
3 1924 057 375 135





# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE

ZUM

AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.



**ACHTER JAHRGANG.**

BERLIN 1880.

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.





# Inhalts-Verzeichnis.

## I. Postwesen.*)

### A. Weltpostverein.



### B. Einzel-Postverwaltungen.

#### 1. Deutsches Reich.



#### 2. Belgien.



#### 3. Dänemark.



#### 4. England.



#### 5. Frankreich.



#### 6. Italien.



#### 7. Niederland.



#### 8. Oesterreich-Ungarn.



*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

# Inhalts-Verzeichnifs.

## I. Postwesen.*)

### A. Weltpostverein.



### B. Einzel-Postverwaltungen.

#### 1. Deutsches Reich.



#### 2. Belgien.



#### 3. Dänemark.



#### 4. England.



#### 5. Frankreich.



#### 6. Italien.



#### 7. Niederland.



#### 8. Oesterreich-Ungarn.



*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

Seite

### 9. Portugal.



### 10. Rufsland.



### 11. Schweden.



### 12. Schweiz.



### 13. Aufsereuropäische Länder.



## C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Postwesens.

# II. Telegraphie.

## A. Technik und Betriebseinrichtungen.



## B. Verwaltung.

## C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphenwesens und der Elektrizität.



## III. Eisenbahnwesen.



## IV. Schifffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

Seite



## V. Volkswirthschaftliches. Staatswissenschaften.



## VI. Geographie und Ethnographie.

## VII. Aufsätze und Notizen vermischten Inhalts.



## VIII. Literatur des Verkehrswesens.



## IX. Anschaffungen für die Büchersammlung



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DER DEUTSCHEN REICHS-POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER KAISERLICHEN POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

**No. 1.** BERLIN, JANUAR. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 1. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen.

Das preufsische Eisenbahnwesen tritt mit dem neuen Jahre in einen bedeutsamen Wendepunkt ein, der für die fernere Entwickelung dieser Verkehrsanstalt und, in Rückwirkung auf die mannigfachen mit den Eisenbahnen verknüpften Interessen, auch für die allgemeine Gestaltung des öffentlichen Verkehrswesens in Deutschland weittragende Veränderungen in Aussicht stellt.

Zufolge des in der Nummer 46 der Preufsischen Gesetzsammlung verkündeten Gesetzes vom 20. Dezember 1879 gehen mit dem 1. Februar 1880 die Verwaltung und der Betrieb der Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Stettiner, Cöln-Mindener und Hannover-Altenbekener Eisenbahn auf immer in die Hände des Staats über. Die Umstände, welche den Erwerb dieser grofsen Privatbahnen durch den Staat begleiten, stellen es aufser Zweifel, dafs durch diesen Schritt die endgültige Durchführung des ausschliefslichen Staatsbetriebes der Eisenbahnen in Preufsen eingeleitet ist.

Gegenüber einer Thatsache von so ungemeiner Wichtigkeit darf es gestattet sein, einen Rückblick auf diejenigen Vorgänge in der Entwickelung des Eisenbahnwesens zu werfen, welche die in der Ausführung begriffene Verstaatlichung der preufsischen Privatbahnen vorbereitet haben, und hieran einige Bemerkungen über die Formen des Vollzuges dieser Mafsregel, sowie über die dem Erlasse des Gesetzes vorangegangenen Berathungen zu knüpfen.

Sowohl in Deutschland als im Auslande beschränkte sich in den ersten

Anfängen des Eisenbahnwesens die Ausdehnung der einzelnen Betriebsverwaltungen auf geringe Strecken. Die Zahl der selbstständigen Unternehmungen stieg schnell, sobald dieselben als gewinnbringend erkannt wurden; ihre Zunahme hielt Anfangs gleichen Schritt mit der Erweiterung des Gesammtnetzes. Die Nothwendigkeit der Herstellung direkter Verbindungen zwischen den hauptsächlichsten Verkehrspunkten durch Vereinbarung direkter Tarife und durchgehender Züge, die nothwendige Verständigung der einzelnen Verwaltungen über die gemeinsamen Einrichtungen und gemeinsamen Interessen liefsen indessen bald die Schwierigkeiten und Hindernisse erkennen, welche für den Eisenbahnbetrieb mit einer grofsen Zahl selbstständiger Betriebsunternehmer verbunden sind. Hierzu kam die Einsicht, dafs mit der Ausdehnung der Verwaltung die allgemeinen Kosten derselben verhältnifsmäfsig abnehmen, sowie die Erkenntnifs der immer mehr hervortretenden Ueberlegenheit einheitlich betriebener Linien gegenüber dem Einzelbetriebe der Theilstrecken konkurrirender Linien. Neben der Erweiterung und Verdichtung des Netzes und neben der Bildung neuer Unternehmungen zeigte sich daher schon bald die Neigung, die einzelnen Unternehmungen zu gröfseren Betriebssystemen zu verschmelzen.

In diesem einem Krystallisationsprozesse vergleichbaren Streben nach Vereinigung der selbstständigen Verkehrsglieder zu gröfseren einheitlichen Beförderungsanstalten begegnen wir demselben Vorschreiten eines wirthschaftlichen Entwickelungsgesetzes, welches in der Vorzeit des Eisenbahnwesens in Deutschland zur Vereinigung der mittelalterlichen Beförderungsinstitute: der selbstständigen Botenanstalten der Fürsten und Universitäten, des Hansa- und schwäbischen Bundes, der geistlichen und weltlichen Orden, der Metzger-, Mönchs- und Gerichtsposten in das einheitliche System der Territorialposten und der Taxis'schen Post führte, und welches in der Neuzeit die Verschmelzung der Einzel-Postverwaltungen zu dem grofsen Institute der Reichspost zur Folge gehabt hat. Allerdings hat sich in unserem raschlebigen Zeitalter die gleiche Entwickelung in Jahrzehnten vollzogen, welche früher Jahrhunderte zu ihrer Beendigung in Anspruch nahm.

Im Eisenbahnwesen ist diese Entwickelung zunächst in den verschiedenen Formen der Fusion des Eigenthums, des Betriebes oder der Interessen der selbstständigen Unternehmungen vor sich gegangen. Wo, wie in England und in Nordamerika, der Ausbau des Bahnnetzes ausschliefslich den Privatunternehmungen überlassen blieb, zogen die gröfseren Gesellschaften allmählich in immer stärkerem Mafse die kleinen Unternehmungen in ihren Machtbereich und setzten sich durch mannigfache Ueberlassungsverträge in den Besitz abgerundeter Betriebsgebiete. In denjenigen Ländern, in welchen neben den Privateisenbahnen zugleich ein lebenskräftiger Staatsbahnbetrieb zur Entwickelung gekommen ist, hat naturgemäfs dem Staate ein wesentlicher Antheil an der Aufnahme der kleinen Unternehmungen zufallen müssen.

Der einzige festländische Staat Europas, welcher noch unlängst ein ausschliefsliches Privateisenbahn-System besafs, Frankreich, hat sich neuerdings neben den Privatbahnen eine Stellung für den Staatsbahnbetrieb errungen, welche die Wahrscheinlichkeit einer künftigen lebenskräftigen Entwickelung verheifst.

In Deutschland wiesen die durch die geographische Lage des Landes bedingten Rücksichten der Landesvertheidigung, sowie die auch auf anderen Gebieten eingetretene Nothwendigkeit der Fürsorge des Staats für die öffentliche Wohlfahrt, dem Staat von vornherein eine wichtige Rolle bei dem Ausbau der Eisenbahnen zu. So haben Württemberg und Baden von Anfang an nur Staatsbahnen gebaut. Bayern und Sachsen hatten ebenfalls überwiegend Staatsbahnen und haben die in ihren Gebieten entstandenen Privatbahnen bald in ihr Staatsbahnnetz zurückgekauft.

In Preufsen ist die Natur der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrsweg von Anfang an nicht verkannt worden und bereits bei Erlafs des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu gesetzlichem Ausdrucke gelangt. Indessen standen der Aufwendung von Staatsmitteln zur Anlage eines Eisenbahnnetzes zunächst Bedenken staatsrechtlicher Natur entgegen. Bis zum Jahre 1850 war in Folge dessen der Eisenbahnbetrieb in Preufsen ausschliefslich der Privatthätigkeit, zum Theil mit finanzieller Unterstützung des Staats, überlassen. Von jenem Zeitpunkte ab begann der Staat selbst als Eisenbahnunternehmer aufzutreten, indem er vielfach, weil ein Privatunternehmer sich nicht fand, für eigene Rechnung ausgedehnte Strecken baute oder erwarb, und indem er Privatbahnen für Rechnung der Unternehmer in Betrieb und Verwaltung nahm. So finden wir neben dem Privatbahnbetriebe den in wachsender Zunahme begriffenen, wenn auch systemlos gegliederten Staatseisenbahnbesitz. Aus dem gemischten Zustande erwuchs dann allmählich das sogenannte gemischte System, aus welchem bald das Bestreben hervortritt, die planlose Gliederung und Gestaltung der Staatsbahnlinien zu einem dem Staate in der Verkehrsleitung einen beherrschenden Einflufs sichernden Systeme dominirender Linien umzuwandeln. Dies Bestreben wurde durch die bedeutende Erweiterung der Staatseisenbahnen in Folge der Einverleibung der im Jahre 1866 erworbenen Provinzen und durch die Nothwendigkeit der Herstellung verbindender Linien zwischen dem östlichen und westlichen Staatseisenbahnnetze unterstützt. Aus dem gemischten Systeme ergab sich bald das Uebergewicht des Staatseisenbahnbetriebes, welches mit dem Uebergange der Privatbahnen in die Hände des Staats seinen Abschlufs zu finden bestimmt ist.

Schon die im Jahre 1873 eingesetzte Spezial-Kommission für die Untersuchung des preufsischen Eisenbahnkonzessionswesens gab ihrer Auffassung mit den Worten Ausdruck,

»dafs bei der Ausdehnung und Ausbildung des Eisenbahnwesens, wie sie in neuerer Zeit schon eingetreten ist und sich von der Zukunft immer mehr erwarten läfst, volkswirthschaftliche Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staats als letztes Ziel hinweisen.«

Inzwischen war die Ausdehnung der preufsischen Staatsbahnen nahezu auf das Doppelte angewachsen, so dafs die Ausdehnung der im Staatsbetriebe befindlichen Linien schon 1879 die im Privatbetriebe befindlichen Strecken überstieg.

Bei den Berathungen des Staatshaushaltsetats in der Landtagssession des Jahres 1878 wurde die Durchführung des Staatseisenbahnsystems von der Staatsregierung als die Aufgabe der Eisenbahnpolitik bezeichnet und eine Gesetzesvorlage für die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes durch den Erwerb geeigneter Privatbahnen in Aussicht gestellt.

Diese der Landesvertretung gegebene Zusage hat die preufsische Regierung durch die grofse Eisenbahnankaufs-Vorlage eingelöst, welche beide Häuser des Landtages während der ersten Hälfte der gegenwärtigen Session vorzugsweise beschäftigt hat. Das aus diesen Berathungen hervorgegangene Gesetz vom 20. Dezember 1879 ermächtigt und verpflichtet den preufsischen Staat, die Verwaltung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft nach Mafsgabe der über die Betriebsüberlassung geschlossenen, dem Gesetze beigedruckten Verträge zu übernehmen, und die zur Erfüllung der Vertragsbestimmungen vorzunehmenden finanziellen Operationen zu bewirken. Dem Ankaufe dieser Unternehmungen wird derjenige der übrigen wichtigeren preufsischen Privatbahnlinien voraussichtlich bald folgen. Denn die preufsische Regierung hat die Ansicht unumwunden ausgesprochen und ist hierbei der Zustimmung der überwiegenden Mehrheit der Landesvertretung begegnet, dafs der Ankauf

dieser vier Bahnen nur den ersten Schritt zur Ueberleitung der Verwaltung aller wichtigeren Privatbahnen Preufsens durch den Staat bezeichne, und dafs die Interessen des Landes es erfordern, mit der Durchführung dieser Ueberleitung planmäfsig vorzugehen.

Indem wir im Nachfolgenden auf die wesentlichen Bestimmungen dieses wichtigen Gesetzes und der demselben beigedruckten Ankaufsverträge in Kürze eingehen, ist vorweg zu bemerken, dafs der Inhalt dieser Verträge, soweit es die Verschiedenheit der Verhältnisse bei den einzelnen Unternehmungen gestattet hat, formell in möglichste Uebereinstimmung gesetzt worden ist. Zunächst charakterisiren sich die Vereinbarungen dadurch, dafs überall nicht sofort das Eigenthum des zu erwerbenden Unternehmens auf den Staat übergeht, sondern dafs vorläufig dem Staate nur die Verwaltung und der Betrieb dauernd überlassen wird. Zu dem Zwecke haben die Gesellschafts-Vorstände die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaften, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaften gehörigen oder von deren Vorständen verwalteten, für die Führung der Unternehmungen bestimmten Fonds an die vom Staate zur Verwaltung einzusetzenden Königlichen Behörden zu übergeben. Die Uebergabe soll nach gleichlautenden Festsetzungen der Verträge am 1. des zweiten auf die verfassungsmäfsige Genehmigung derselben folgenden Monats bewirkt werden. Hiernach hat die Uebergabe am 1. Februar 1880 zu erfolgen. Mit diesem Zeitpunkte übernimmt der Staat die ordnungsmäfsige Unterhaltung und Erneuerung der Bahnen, Bahnanlagen und Betriebsmittel und die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb der Unternehmungen erforderlichen Ausgaben. Andererseits fallen dem Staate die Bestände sämmtlicher Aktivfonds der Gesellschaften, namentlich der Reserve- und Erneuerungsfonds, abzüglich der den Directoren und Directionsmitgliedern zu gewährenden Abfindungen, zu. Die Nutzungen und Lasten des Vermögens der erworbenen Unternehmungen gehen rückwirkend vom 1. Januar 1879 an den Staat über, so dafs also die Einnahmen und Ausgaben für das verflossene Jahr bereits auf die Rechnung des Staats fallen.

Der wichtigste Theil der Bestimmungen der Verträge beruht in den Vereinbarungen über die finanzielle Abfindung der Gläubiger der erworbenen Unternehmungen. Es darf vor der Mittheilung dieser Vereinbarungen in Erinnerung gebracht werden, dafs sich die Interessenten der Eisenbahn-Aktiengesellschaften aus den Besitzern von Stammaktien oder Stammprioritätsaktien und von Anleihetiteln der Gesellschaften (Prioritäts-Obligationen) zusammensetzen. Die Stammaktien gewähren aufser einem verhältnifsmäfsigen Antheile an dem gesammten Eigenthume ein Anrecht auf den durch den Betrieb erzielten Reingewinn des Unternehmens (Dividenden), und zwar die Stammprioritätsaktien mit einem Vorzugsrechte vor den übrigen Stammaktien, während die Obligationen, welche erst später als jene — meist zu Erweiterungen der Unternehmungen — ausgegeben werden, keinen Antheil an dem Eigenthume der Gesellschaften bieten, sondern Verschreibungen über Schulden der Gesellschaft sind, für die ein bestimmter Zinssatz aus dem bereitesten Gesellschaftsvermögen, also vor den auf die Gesellschafter entfallenden Dividenden zu entrichten ist.

Durch die abgeschlossenen Verträge ist vereinbart worden, dafs den Inhabern der Stammaktien an Stelle der jährlichen, nach dem Ergebnisse des Betriebes veränderlichen Dividenden, zu deren Bezuge der Besitz der Aktien berechtigt, Seitens des Staats eine jährliche feste Rente gezahlt wird, deren Höhe sich nach der Finanzlage und dem gesammten Werthe der Unternehmungen bestimmt hat. Das Verhältnifs der Prioritätengläubiger ist dahin geregelt worden, dafs ihnen die Zinsen, welche ihnen bisher aus der Gesellschaftskasse zuflossen, in Zukunft aus der Staatskasse gezahlt werden.

Aus dem Inhalte dieser Vereinbarungen ist ersichtlich, dafs die Gesell-

schaften, obschon ihre Verwaltung an den Staat übergeht, vorläufig noch bestehen bleiben; ihre Organe erhalten nur eine bedeutende Vereinfachung insofern, als der Staat den Betrieb für eigene Rechnung und gegen Gewährung fester Renten an die Gläubiger übernimmt. Die Verträge nehmen aber auch die Erwerbung des vollen Eigenthums der Bahnen durch den Staat in bestimmte Aussicht.

Es soll der Staat theils berechtigt sein, theils wird er beim Eintritt bestimmter Fristen verpflichtet, den Aktionären gegen Abtretung ihrer Rechte an dem Vermögen der Gesellschaft, d. i. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Zinsscheinen Staatsschuldverschreibungen der konsolidirten preufsischen Anleihe zum gleichen Zinsertrage anzubieten. Der Preis für die Abtretung des Prämienbesitzes ist so normirt, dafs er den Aktionären gröfseren Vortheil gewährt als der Besitz der Aktien; es wird also voraussichtlich die Gesammtheit der Aktionäre von dem Angebot Gebrauch machen — bis auf wenige Aktien, welche durch Sorglosigkeit der Besitzer oder aus äufseren Gründen nicht zum Vorschein kommen. Wenn der Staat demnächst von dem vertragsmäfsigen Ankaufsrechte Gebrauch macht, wird er sonach bis auf wenige Aktien der alleinige Aktionär der Gesellschaft sein. Nach Ablauf der für den Umtausch der Aktien festgesetzten Fristen geben die Verträge dem Staate das Recht, jederzeit das übrige Eigenthum der Bahnen zu erwerben und die Auflösung der Gesellschaften herbeizuführen. Es geschieht dies in der Weise, dafs der Staat die sämmtlichen Prioritätsanleihen der Gesellschaft, sowie deren sonstige Schulden als Selbstschuldner übernimmt und dafs er sodann bezüglich des Eigenthums an dem Aktienbesitze das statutenmäfsige Liquidationsverfahren einleitet. Letzteres hat sich demnächst nur noch auf die Einzahlung des Kaufpreises zu erstrecken, welcher auf die wenigen nicht im Besitz des Staats befindlichen Restaktien entfällt.

Der Umfang der mit der Betriebsüberlassung und mit dem Eigenthumsübergange der erworbenen Bahnen an den Staat verbundenen Finanzoperationen ist sehr erheblich. Schon der Gesammtbetrag der zum Umtausche der Aktien der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter und Cöln-Mindener Bahn erforderlichen Summe, ferner des den Aktionären der Hannover-Altenbekener Bahn für die Abtretung ihres Aktienbesitzes an den Staat zu zahlenden Kaufpreises und der den Aktionären der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft bei der Abstempelung ihrer Aktien zu gewährenden Zuzahlung beläuft sich auf 379 518 870 M., zu dessen Deckung durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen die Preufsische Regierung durch das Gesetz vom 20. Dezember 1879 ermächtigt worden ist. Hierzu tritt die Gesammtheit der Ende 1878 noch nicht getilgten Anleiheschulden der vier Gesellschaften im Betrage von 712 833 900 M., welchen der Staat bei dem Uebergange des Eigenthums der Bahnen an den Staat von letzterem als Selbstschuldner zu übernehmen hat.

In den ausführlichen Berathungen, welche sowohl im Hause der Abgeordneten, als auch im Herrenhause des preufsischen Landtages dieser hochwichtigen Gesetzesvorlage gewidmet wurden, sind die Gründe, welche für die Verstaatlichung der Privatbahnen aus Rücksichten der Volkswirthschaft, der Politik und der Landesvertheidigung geltend zu machen sind, zu nicht minder vollständigem Ausdrucke gelangt, als die Bedenken, welche von verschiedenen Richtungen aus theils gegen die Mafsregel selbst, theils gegen die in Aussicht genommene Art ihres Vollzuges erhoben wurden. Indem darauf verzichtet werden mufs, den Gang der Diskussion an dieser Stelle wiederzugeben, beschränken wir uns darauf, den Wortlaut derjenigen Rede folgen zu lassen, mit welcher der Chef der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in seiner Eigenschaft als Mitglied des Herrenhauses in die dortigen Verhandlungen eingegriffen hat. Es hatte, nachdem die Vorlage durch das Abgeordnetenhaus genehmigt war, in der Kommission des Herrenhauses für Eisenbahn-

Angelegenheiten der Antrag Annahme gefunden, die Bestimmung des Gesetzentwurfes zu streichen, nach welcher der Regierung die Ermächtigung ertheilt werden sollte, die noch nicht getilgten Schuldtitel der zu erwerbenden Gesellschaften im Betrage von 712 833 900 M. zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen. Als Hauptgegner der Vorlage ergriff der Graf zur Lippe das Wort, indem er sich nicht nur gegen die der Regierung zu ertheilende Ermächtigung, sondern im Allgemeinen gegen die Annahme des ganzen Gesetzes erklärte. In Widerlegung der Ausführungen des Vorredners sprach sich hierauf der General-Postmeister Dr. STEPHAN, wie der stenographische Bericht ergiebt, wie folgt aus:

„Meine Herren, die Stimme des Herrn Vorredners gehört ja zu den wichtigsten hier im Hause. Er hat sie in diesen Räumen oft mit Erfolg erschallen lassen, mit mehr Erfolg mitunter, als Manchem von uns lieb gewesen ist. Ich bin mir der Schwierigkeit der Aufgabe, ihn zu bekämpfen, vollkommen bewufst, zumal ich dazu keine anderen Mittel mitbringe, als die Stärke der Sache selbst. Auf diese aber vertraue ich. Meine Herren, ich bin von jeher ein entschiedener Anhänger des unbedingten Staatsbahnsystems gewesen, wobei ich indefs in keiner Weise und in keinem Augenblick die grofsen Verdienste verkennen will, welche die Aktiengesellschaften um die Ausbildung des vaterländischen Eisenbahnwesens sich erworben haben.

(Sehr richtig! und: Bravo!)

Meine Herren, es wird gewifs Vielen im Hause ebenso gegangen sein wie mir, dafs sich bei ihnen der Umschwung in den Ansichten nicht erst in den letzten Jahren unter dem Einflufs der jetzigen Strömung vollzogen hat, und namentlich nicht erst, seitdem der Reichskanzler, oder, wie es hier wohl richtiger ist zu sagen, der Präsident des Königlichen Staatsministeriums, diese wichtige Sache durchzuführen unternommen hat. Sie werden bei mir also den Eifer eines Neubekehrten in keiner Weise finden. Ich habe diese Ansichten lange vorher ausgesprochen in einer Zeit, wo man ihretwegen gewissermafsen noch als eine Art Böotier angesehen wurde, dem es an dem feineren Sinn für die geistige Tiefe der Lehre des *laisser faire* und *laisser aller* fehlte. Es weifs das mein früherer hochverehrter Chef, der Herr Graf von Itzenplitz, den ich bedauere heute nicht an seinem Platze zu finden. Auch habe ich vor mehreren Jahren Gelegenheit gehabt, an entscheidendster Stelle diese Ansichten zum Ausdruck zu bringen. Es schien aber der Zeitpunkt für die Durchführung derselben nicht gekommen. Es schien zweckmäfsig, ein Uebergangsstadium eintreten zu lassen und die Verwaltung zu führen mit Schonung der bestehenden Verhältnisse, mit Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Privatgesellschaften, aber gleichzeitig mit stärkerer Betonung der Staatseisenbahnidee.

Nun, meine Herren, das war eigentlich ein gewisses *clair-obscur*, mit dem Nachtheil, dafs das *clair* darin im Laufe der Zeit immer mehr den Wirkungen der Nachdunkelung unterlag. Auch hat dies System, wie alle halben Mafsregeln, sich nicht lange halten können. Es hat kaum ein Lustrum bestanden, einen Athemzug in der Geschichte. Bei dieser Stelle möchte ich dem Herrn Vorredner etwas erwidern in Bezug auf die Strömungen, die er wahrgenommen zu haben glaubt in der geschichtlichen Entwickelung unseres Eisenbahnwesens überhaupt. Strömungen in dem Sinne von Schwankungen, von Auf und Nieder, Vor und Zurück, etwa wie sie sich im Luftmeer zeigen, habe ich in der Entwickelung unseres Eisenbahnwesens und der dasselbe beherrschenden Ansichten nicht wahrgenommen. Mir hat sich beim Verfolgen dieses Verlaufs ein anderes Bild dargeboten, nämlich das der konvergirenden Linien der Geometrie. Die verschiedenen Hauptrichtungen haben schliefslich, wenn auch einzelne Nebenabweichungen vorkamen, immer auf das Ziel hingelenkt, dessen Verwirklichung die Regierung jetzt unternommen hat: die Herstellung des ausschliefslichen Staats-Eisenbahnsystems. Ich brauche

nach diesen Vorbemerkungen wohl nicht erst zu erwähnen, dafs ich die Vorlage mit besonderer Freude begrüfst habe. Meine Herren, ich habe nur zwei Ausstellungen dagegen zu erheben. Die eine besteht darin, dafs die Vorlage mir nicht weit genug geht, dafs sie vorläufig ein Stückwerk ist. Ich würde es gern gesehen haben, wenn uns eine umfassendere Vorlage in demselben Sinne hätte gemacht werden können, weil man in der Lage gewesen sein würde, sich ein klareres und jedenfalls übersichtlicheres Bild von der ganzen Sache zu machen, und weil, wenn in einem gröfseren Umfang der Ankauf gleich jetzt ausgeführt worden wäre, auch die Wohlthaten, die für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in hohem Mafse aus der Konzentrirung der Eisenbahnen in der Hand des Staates entstehen werden, sich viel wirksamer und auf gröfsere Kreise würden geäufsert haben.

Die zweite Ausstellung, die ich erheben möchte, bezieht sich auf die Richtung der Operationslinie, die man genommen hat. Man hat die direkte Linie nach Westen gewählt. Mir wäre die Linie nach Südwesten, also die Anhaltische und Thüringische Bahn, die Richtung auf Frankfurt a. M., erwünschter gewesen. Die Linien nach Westen befinden sich meist auf preufsischem Gebiet, jedenfalls unmittelbar unter der preufsischen Machtwirkung und in der preufsischen Machtsphäre. Sie wären über kurz oder lang ja ohnehin der Verstaatlichung anheimgefallen. Richtiger wäre es mir erschienen, zunächst die in der südwestlichen Richtung laufenden Bahnen zu erwerben. Die Gründe dafür gehören einem weiteren Gesichtskreise an, liegen aber gleichwohl so nahe, dafs ich einer näheren Andeutung mich enthalten zu dürfen glaube. Ich bin auch geneigt, anzunehmen — obwohl ich darüber nicht unterrichtet bin —, dafs die Staatsregierung wohl in dieser Richtung vorgegangen sein mag, dafs ihr aber möglicherweise ein Frontangriff, um die betreffende Stellung zu nehmen, augenblicklich noch mit zu grofsen Opfern verbunden erschienen ist, und sie es deshalb vorgezogen hat, den Flankenmarsch nach Westen vorzunehmen, der jedenfalls jetzt schon eine Ueberflügelung herbeigeführt hat und schliefslich zur vollen Umgehung der anderen Position führen wird. Ich wünsche dringend, dafs die Staatsregierung diesen Plan mit voller Energie weiter verfolge. In den Verhandlungen des anderen Hauses ist bei dieser Vorlage wiederholt das Wort »Ruhepause« gefallen. Nun, schon die verstärkende Reduplikation in diesem Ausdruck »Ruhepause« war mir von Anfang an verdächtig. Ich wünsche keineswegs eine Ruhepause. Eine Pause ist etwas Anderes — z. B. um Athem zu schöpfen oder ein Glas Wasser zu trinken —, aber eine Ruhe wünsche ich erst, wenn die Mafsregel bis zu Ende durchgeführt ist.

(Rufe: Sehr richtig!)

Es handelt sich hier, wie ein Jeder von uns weifs, um eine grofse und einschneidende Mafsregel, an die wir nicht gehen werden leichten Herzens, sondern, wie es dem deutschen Wesen entspricht, mit vollem Ernst und mit ganzer Besonnenheit. Eins möchte ich aber bitten, dafs wir alle politischen Motive aus den Debatten fern halten. Es ist mir wohl bekannt, dafs von zwei politischen Seiten die Vorlage bekämpft worden ist: einmal von den Doctrinairs, und sodann von denjenigen Parteien, die unter allen Umständen Opposition gegen die bestehende Regierung machen. Das beweisen die Verhandlungen im anderen Hause. Mit den Doctrinairs meine ich keineswegs die Theoretiker; es giebt auch praktische Doctrinairs und das sind gerade die schlimmsten. Was die politischen Parteien betrifft, so ist im anderen Hause wiederholt das Wort gefallen, — und der Herr Vorredner hat sich, wenn ich ihn recht verstanden habe, dieser Auffassung angeschlossen — dafs es sich hierbei um eine Stärkung der Regierungsgewalt handelt. Ja, meine Herren, wenn das der Fall wäre, so würden die Stellung und die Ueberlieferungen dieses Hohen Hauses gewifs ein grofses Gewicht für diese Mafsregel mit in die Waagschale werfen; und insbesondere würde eine Stärkung der Regierungsgewalt auch

empfehlenswerth erscheinen, wenn man sich gewisser Erscheinungen in unserer sozialen Entwickelung erinnert, die, wenn sie auch vor der Hand schweigen, doch keineswegs ruhen. Ich möchte auch wünschen, dafs die Zollpolitik — und das erlaube ich mir meinem verehrten Kollegen Theune zu erwidern — aus diesen Debatten fern bliebe. Es ist ja richtig, dafs die Eisenbahnpolitik der Zollpolitik zu Hülfe kommen kann, wie das Herr Theune selber anerkannt hat, freilich in einem ihm nicht erwünschten Sinne. Aber es kann ja auch ebenso gut einmal anders kommen, nämlich wenn der Moment da sein wird, dafs wir mit vollen Segeln wieder in das Fahrwasser des Freihandels schiffen; und der Augenblick, diese Frage zu erwägen, wird gekommen sein, wenn unsere Nachbarn ihre Grenzen eröffnen oder mindestens in demselben Mafse zugänglich machen, wie das bei uns früher geschehen ist. Dann wird die Eisenbahnpolitik ebenfalls die Zollpolitik des Freihandels unterstützen. Was aber ganz gewifs falsch ist, das war das bisherige System, nach welchem die Eisenbahnpolitik die Zollpolitik der Regierung durchkreuzte; dieser Zustand kann sicherlich nicht bestehen bleiben.

Ich möchte nun noch anführen, dafs ich gerade in der Mafsregel der Verstaatlichung der Eisenbahnen auch wesentlich eine Stärkung des parlamentarischen Einflusses erblicke. Vergegenwärtigen Sie sich den ganzen gewaltigen Kreis der Interessen, welcher bisher von den Directionen der Privateisenbahnen ohne irgend welche Kontrole in dem Sinne, wie man es in dem konstitutionellen Staatsleben versteht, ganz selbstständig verwaltet und ausgeübt worden ist. Die Rechte der zahllosen Beamten — es ist das eine ganze Armee von gegen 40 000 Köpfen — der grofse Kreis von Interessen all der zahllosen Reisenden, Versender und Empfänger, die Millionen und aber Millionen von Einnahmen und Ausgaben — Alles das ist ja verwaltet worden ohne Ober-Rechenkammer, ohne Parlament und selbst ohne eine einschneidende Kontrole durch die öffentliche Meinung, welche den Privatverwaltungen gegenüber notorisch viel nachsichtiger und viel weniger empfindlich ist, als Staatsanstalten gegenüber. Ich glaube also, dafs gerade das parlamentarische Wirken eine wesentliche Erweiterung seines Kreises erfahren wird, wenn es sich künftig auf die Berathung des Staatshaushalts-Etats der Staatsbahnverwaltungen mit all diesen Rechten, Gestaltungen und Interessen erstrecken wird, und ich bin der Meinung, dafs es auch für die Stellung der Betheiligten, insbesondere der Beamten und deren Rechte, entschieden vortheilhafter sein wird, in das Staatsbahnsystem aufgenommen zu werden, als bei der bisherigen Privatverwaltung. Man hat dabei — ich nehme nicht Anstand, es auszusprechen — von dem Einflusse bei den Wahlen gesprochen und namentlich gemeint, dafs der Regierung dadurch eine grofse Handhabe gegeben werde, um die Wahlen in ihrem Sinne zu lenken. Ja, meine Herren, die Erfahrungen, die man bei Staatsverwaltungen macht, sprechen keineswegs für die Richtigkeit dieser Annahme; ich glaube auch darin gar nicht zu irren, dafs bei der bisherigen äufserst abhängigen Stellung der Beamten der Privateisenbahnen, bei dem Umstande, dafs das Damoklesschwert der Kündigung und Entlassung stets über ihrem Haupte schwebte, weit mehr Anlafs zur Einflufsnahme und Gelegenheit zur Ausübung von Willkür vorhanden ist, als das künftig bei dem Staatsbahnsystem der Fall sein wird. Ich möchte hierbei nur das anführen, dafs es sich allein bei diesen vier Bahnen, die jetzt erworben werden, um 17 743 Beamte und um 18 063 Arbeiter handelt — zusammen also 35 000 Köpfe.

Lassen wir also alle politischen Erwägungen, auch die zollpolitischen bei Seite und entscheiden wir diese Frage lediglich aus der Perspektive der Wohlfahrt des Landes nach dem Satze: *salus publica suprema lex*. Hier komme ich an einen staatsrechtlichen Punkt, in welchem ich in einer Beziehung von dem Herrn Vorredner abweiche. Er hat gesagt, man soll bei jeder Staatshandlung fragen, ob sie dem Staatszweck entsprechend ist; und er hat den

Staatszweck in die drei Kategorien, der Macht, des Rechts und der Gesittung zerlegt.

(Zuruf: Kultur!)

Ich nehme das deutsche Wort Gesittung.

(Heiterkeit.)

Ich glaube, es dürfte richtiger sein, die drei Hauptrichtungen des Staatszweckes, wie dies von den neueren Staatsrechtslehrern auch geschieht, in der Förderung der Wohlfahrt, der Aufrechthaltung des Rechtes und der Wahrung der Gesittung zu finden. Aus den dreien setzt sich die Macht erst zusammen; die Macht an sich kann niemals Zweck eines civilisirten Staates sein. Wenn nun eine Staatshandlung einem dieser Zwecke Genüge thut und den beiden anderen nicht widerspricht, wie es offenbar bei der uns vorliegenden Mafsregel der Fall ist, dann ist sie jedenfalls als zweckentsprechend und nützlich anzusehen.

Nun, meine Herren, dafs das Letztere der Fall sein wird, dafs die Verstaatlichung der Eisenbahnen zum Wohle des Landes gereichen wird, darüber will ich hier weiter kein Wort verlieren. Es ist das in trefflicher Weise ausgeführt in den Motiven der Königlichen Staatsregierung, in dem Generalbericht des anderen Hauses und mit wenigen, aber markigen Zügen und in einleuchtender Weise in dem Berichte Ihrer Eisenbahn-Kommission. Ich bin fest überzeugt, dafs besser und billiger verwaltet werden wird, und dafs das Publikum sich dabei wohl befinden wird, vorausgesetzt, dafs, wie ich hoffe, die Verwaltung in entsprechender Weise geführt wird, dafs sie vorsichtig ist, ohne schwerfällig zu sein, beweglich ohne Schwankungen, decentralisirt — das möchte ich dem Herrn Grafen Stolberg bemerken — ohne zersplittert zu sein; dafs sie ferner im Anschlufs an das frische Leben und nicht in büreaukratischer Isolirung vom grünen Tisch aus geführt wird, endlich dafs sie nicht blos in empirischer Weise und induktiver Art, sondern auch durch Ideen und Gedanken *a priori* in spekulativer Weise geleitet werde, namentlich in Verwerthung der reichen Kräfte und der Fülle von zu Gebote stehenden Mitteln. Bei dieser Gelegenheit ist von zwei geehrten Vorrednern auch der Tariffrage Erwähnung geschehen. Ich möchte glauben, dafs wir gut thun, die Tariffrage hier weiter nicht zu berühren; sie gehört ja, wenn ich recht unterrichtet bin, eigentlich vor das Forum des Reichstages; wenn nicht, so werden wir später Gelegenheit haben, uns mit ihr zu beschäftigen. So viel ist sicher, dafs zunächst eine grofse Vereinfachung in den Tarifen — ich lasse hier die Frage der Ermäfsigungen bei Seite — herbeigeführt werden wird. Wir haben jetzt nach einer mir vorliegenden kurzen Notiz in Deutschland 63 Localtarife, 184 Verbandstarife, 351 Spezialtarife, dann im Verkehr mit dem Ausland 147 Verbandstarife und 314 Spezialtarife dazu; das sind im Ganzen 1111 Tarife — dafs daraus ein grofser Wirrwarr entstehen mufs, ergiebt sich von selber, und wenn wir da zunächst zu einer Vereinfachung gelangen, dann haben wir erst das Fundament hergestellt, auf dem die weitere Entwickelung des Tarifwesens im Sinne der Ermäfsigung ausgeführt werden kann.

Ein ähnlicher Wirrwarr herrscht im Fahrplanwesen und in der Wagenausnutzung. Es sind in Preufsen im Jahre 1877 zurückgelegt worden im Ganzen 3681 Millionen Wagenachskilometer. Von diesen 3 681 Millionen waren beladen 2 338 und unbeladen 1 343 Millionen Wagenachskilometer; $^1/_3$ sämmtlicher Güterwagen ist unbeladen gelaufen. Das sind schlagende Zahlen, welche beweisen, wie grofse Vereinfachungen auf diesem Gebiete möglich sind. In Bezug auf die Sparsamkeit der Verwaltung trete ich dem bei, was der Herr Graf Rittberg ausgeführt hat. Ich möchte hierbei nur eine Bitte an die Königliche Staatsregierung richten: dafs man die Sparsamkeit nicht auf dem Gebiete des Einziehens von Zügen suchen möge. Es ist richtig, dafs jetzt viele Züge um dieselbe Zeit aus Konkurrenzrücksichten abgehen. Das hat keinen Sinn und wird auch wohl beseitigt werden durch zweckmäfsige Vertheilung der Züge über die verschiedenen Tageszeiten. Wenn

aber die Verkehrsgewohnheiten des Publikums durch Unterdrückung von Zügen beeinträchtigt werden und dem Verkehrsbedürfnifs nicht Genüge geschehen sollte, dann würde ich das als einen bedauerlichen Rückschritt ansehen; ich hoffe indefs, dafs dies nicht der Fall sein und in dieser Beziehung dem Verkehrsbedürfnisse volle Rechnung getragen werden wird.

Nun komme ich auf den finanziellen Punkt. Es ist das derjenige, gegen welchen die meisten Bedenken gerichtet sind. Ich werde mich kurz fassen, da ich hoffe, dafs von kompetenter Seite darüber noch näherer Aufschlufs gegeben wird. Mein verehrter Herr Vorredner Graf zur Lippe hat es bedenklich gefunden, dafs das Publikum in dem ruhigen Besitz der Aktien gestört werde durch die Ausgabe der Konsols. So hat er sich ausgesprochen. Ja, meine Herren, ich weifs wenig von den Gefühlen, welche die Brust eines Eisenbahnaktienbesitzers bewegen; aber Alles, was ich darüber gelesen und gehört habe, hat in mir die Meinung erweckt, dafs das kein ruhiger Besitz ist. Der mir befreundete Chef eines der ersten hiesigen Geldinstitute pflegte auf die Frage: was soll ich kaufen, ich habe ein paar Tausend Thaler übrig? — zu antworten: sagen sie mir zuerst, wollen Sie gut essen oder wollen Sie ruhig schlafen? und wenn die Antwort lautet: ich will ruhig schlafen, dann sagt er: kaufen Sie keine Aktien. Ich sehe gerade einen Vortheil darin, dafs an Stelle des unruhigen Besitzes der Aktien der ruhige Besitz der Konsols treten wird.

Mich erschreckt auch nicht die Gröfse der Finanzoperation. Es ist richtig, dafs in Preufsen Finanzoperationen von diesem Umfange bisher nicht gemacht sind; andere Staaten haben deren gröfsere gemacht. Freilich pflegt man zu sagen: diese Staaten gebieten über reichliche Mittel. Ich bin der Meinung, dafs unsere Mittel im Verhältnifs zu der Aufgabe, wie sie vorliegt, mit den Konsequenzen, die sich daran knüpfen, vollkommen zulänglich genug dazu sind; und wenn man sagt, solche Operationen sind noch nicht durchgeführt, so erinnere ich daran, dafs auf anderen Gebieten unserer Zeit Gröfseres geleistet ist, wie es von Vielen auch kaum erwartet wurde, die nicht glaubten, dafs wir die Kräfte haben würden, so grofse Kriege in so kurzer Zeit zu führen. So unterschätzen diejenigen, welche jetzt unsere Mittel für nicht ausreichend halten, den Kredit des Staates und die Finanzkraft unseres Volkes. Ich glaube, dafs der heimische Markt befähigt ist, die Konsols aufzunehmen, und ich würde es mit Freuden begrüfsen, wenn andere unsolide Papiere dafür aus dem Verkehr schwinden. Es ist unzweifelhaft, dafs die Operation damit angefangen werden mufs, die Prioritäts-Obligationen je nach dem Stande der Kurse bei Zeiten gegen Konsols umzutauschen und die Liquidation zu verschieben, bis vor Allem diese Mafsregel durchgeführt sein wird, da die Aktien, wie bekannt, vielfach in den Händen der Bankiers sich befinden, die, wenn sie Konsols dafür empfangen, dieselben nicht behalten, sondern sie sofort an den Markt zurückwerfen würden, womit dann ein Druck auf die Kurse ausgeübt werden würde. Ich bin danach der Meinung, dafs gerade, um diese Operation des allmählichen Umtausches der Prioritäts-Obligationen durchzuführen, diejenige Vollmacht dem Herrn Finanzminister ertheilt werden mufs, welche in § 4 von der Königlichen Regierung verlangt wird, und welche das andere Haus auch bereitwillig zugestanden hat. Ohne eine solche Vollmacht halte ich dafür, dafs die Mafsregel überhaupt nur schwer durchzuführen sein wird, und jedenfalls wird der Zeitpunkt des wirklichen Eigenthumsüberganges der Eisenbahnen auf den Staat, dessen Beschleunigung ich für sehr wichtig erachte, dadurch hinausgerückt werden.

Es ist dann noch erwähnt worden, dafs die Spekulation sich der Sache bemächtigt hat und noch mehr bemächtigen werde. Das hat Herr Graf zur Lippe besonders ausgeführt. Ja, meine Herren, das ist unzertrennbar von grofsen Finanzmafsregeln; so lange wir dazu der Börse bedürfen und sie

da ist, glaube ich, müssen wir die Agiotage in gewissen Mafsen als nothwendiges Uebel hinnehmen.

Es ist endlich der internationale Punkt angeregt worden. Meine Herren, auf diesem Gebiete ist im Ganzen noch wenig geschehen, namentlich in organischer Beziehung; das weifs Jeder, der mit dem Eisenbahnverkehr nach dem Auslande in näherer Beziehung steht. Zwischen den ganz grofsen Orten ist ein leidlicher Dienst im Verkehr für Reisende und in Beförderung der Güter vorhanden; aber für weitere Strecken und andere Orte genügen die Einrichtungen in keiner Weise. Ich erkenne gern an, dafs einige Eisenbahnen, namentlich die Rheinische Eisenbahngesellschaft und die Oberschlesische, sich in Beziehung auf die Regelung des internationalen Verkehrs, auf seine Anpassung an die obwaltenden Bedürfnisse rühmliche Verdienste erworben haben; indefs hat es bisher noch immer an der Regelung der Sache im Grofsen und Ganzen und nach fortschrittlichen Gesichtspunkten gefehlt. Gerade in dieser Beziehung verspreche ich mir von dem Umstande, dafs die Eisenbahnen an den Staat übergehen werden, einen grofsen Fortschritt, indem die Königliche Staatsregierung da sein wird, um die Interessen des Verkehrs und die dabei in Betracht kommenden höheren Gesichtspunkte in den Verhandlungen mit dem Auslande zu vertreten und zu fördern. Daraus verspreche ich mir gerade den gröfsten Vortheil, und ich möchte annehmen, dafs das, was der verehrte Herr Graf zur Lippe bei diesem Kapitel angeführt hat, namentlich die Berufung auf internationale Gestaltungen bei anderen Verkehrszweigen, mehr für meine Ansicht spricht, als für die seinige. Ich sehe den Vortheil weniger darin, dafs die Königliche Staatsregierung den Machtnachdruck eines konzentrirten grofsen Staatswesens geltend machen kann, auch nicht in dem diplomatischen Apparat, ich erblicke ihn hauptsächlich in dem beherrschenden Gedanken, welcher derjenige der Förderung des öffentlichen Interesses sein wird, und nicht der einer vorzugsweisen Rücksicht auf den finanziellen Ertrag, wie es wohl bisher bei diesen Verhandlungen meistens der Fall gewesen ist. Vergegenwärtige ich mir sodann, wie der Herr Arbeitsminister es ausgeführt hat, dafs in unseren benachbarten Ländern, in Frankreich, in Dänemark, in Oesterreich, in Italien, die Verstaatlichungstendenzen immer schärfer hervortreten, so glaube ich, dafs durch eine Annäherung an diese Staaten wir bald zu Gestaltungen auf dem internationalen Eisenbahngebiet gelangen werden, die für den Verkehr sich als aufserordentlich förderlich erweisen würden. Es ist endlich bei dieser Gelegenheit von dem geehrten Herrn Vorredner die Reichseisenbahn-Idee wieder gestreift worden. Ich möchte es für nützlich halten, wenn wir diese Seite der Sache, über die ja verschiedene Ansichten bestehen, aus der Diskussion entfernen,

(Beifall)

bis der Zeitpunkt gekommen sein wird, sie *ex professo* zu behandeln, wenn eine desfallsige Vorlage an den Landtag gelangen wird; ohne den Landtag ist ja in der ganzen Angelegenheit nichts zu machen. Das möchte ich aber sagen: sollte das richtig sein, wie von verschiedenen Seiten und zwar von entgegengesetzten behauptet wird, dafs mit dem Ankauf dieser Bahnen eine wesentliche Förderung der Reichsbahn-Idee erreicht wird, so würde dies für mich allein schon ein entscheidender Grund sein, mit allen Kräften die Annahme der Vorlage zu fördern, nach dem Wahlspruch: »Alle Zeit treu bereit für des Reiches Herrlichkeit!«

Ich will zum Schlusse noch einige wenige Worte hinzufügen in Bezug auf die sogenannten Garantien, da diese von den Herren Vorrednern ebenfalls ins Gefecht geführt sind. Sobald ich an dieses Kapitel herantrete, bemächtigt sich meiner immer ein unwiderstehlicher Hang, mich der figürlichen Redeweise zu bedienen. Sie wissen, meine Herren, die Köche haben einen Kunstgriff, um einer Suppe ein gewisses Ansehen zu geben, indem sie Schaumklöfse hinzufügen; es wird aber Niemand satt davon. Unter den Ga-

rantien sind mir höchstens einigermafsen sympathisch die auf die Amortisation und den Reservefonds bezüglichen. Aber auch in Ansehung ihrer bin ich der Meinung, dafs, wenn über die Mittel anders zu verfügen sein wird, im Interesse des Landes, oder unter besonderen Zeitverhältnissen, man darüber sehr bald hinwegkommen wird. Ganz unsympathisch ist mir das Institut des sogenannten Landes-Eisenbahnraths und der Eisenbahn-Bezirksräthe. Ich habe da an das Zollparlament gedacht und kann solche Parlamente für Spezialien nicht als gesunde Schöpfungen erachten. Wir haben so schon Ueberflufs an Organen, Instanzen, Kommissionen,

(sehr richtig!)

die mehr Zeit und Geld kosten, als sie nützen. Ich betrachte diesen ganzen Eisenbahnrath wie eine Kulisse, hinter der sich der Minister gelegentlich mit Anstand zurückziehen, oder aus der er im passenden Moment wirkungsvoll hervortreten kann,

(Heiterkeit)

jedenfalls wird die Beleuchtung von hinten erfolgen. Ich sollte meinen, dafs die Kommunal-, Kreis- und Bezirksbehörden in Verbindung mit den Handelskammern und den künftigen Staatseisenbahn-Directionen in den Provinzen, wenn diese geistvoll geleitet werden, eine genügende Organisation abgeben, um die frische Berührung mit dem Leben zu wahren, die ich für nothwendig erkenne.

Meine Herren, ich bin am Schlusse. Ich glaube, die Vorlage, soweit es mir nach dem Mafs meiner Kräfte möglich und mit der schuldigen Rücksicht auf Ihre kostbare Zeit vereinbar war, in den Hauptrichtungen ausreichend behandelt zu haben: nach der materiellen Seite, nach der technischen, nach der finanziellen und der internationalen. Ueber die militärische — *last not least* — verliere ich kein Wort, da wir so glücklich sind, die erste europäische Autorität in unserer Mitte zu besitzen. Indem ich die Annahme der Vorlage Ihnen nur warm empfehlen kann, unterschätze ich keineswegs die Bedenken, die von einigen Seiten dagegen geltend gemacht worden sind. Indessen hoffe ich, dafs die geehrten Herren, die diese Bedenken hegen, genug Selbstverleugnung und Ueberwindung haben werden, um selber zu wünschen, dafs sie sich diese Bedenken als übertrieben vorgestellt haben möchten, und ich bin überzeugt, dafs sie jedenfalls Patriotismus genug besitzen, um, wenn die Vorlage zum Gesetz erhoben sein wird, ein Jeder an seinem Theil dazu beizutragen, dafs sie ausschlage zu dem, was uns Allen am Herzen liegt, zum Wohle des Vaterlandes.«

(Lebhaftes Bravo.)

Die Verhandlungen innerhalb der Landesvertretung haben in ihrer Gesammtheit Zeugnifs dafür abgelegt, dafs die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit des staatlichen Betriebes der Eisenbahnen sich in überraschend kurzer Zeit in weiten Kreisen Geltung verschafft hat. Für diesen Umschwung der Meinungen ist ohne Zweifel der Vorgang der beiden anderen grofsen modernen Verkehrsanstalten, der Posten und Telegraphen, von erheblichem Einflufs gewesen. Ihrer hierauf gerichteten Auffassung hat die Preufsische Regierung bei der Vorlage des Gesetzentwurfs mit folgenden treffenden Worten Ausdruck gegeben: »Nicht sowohl von der Wettbewerbung der einzelnen Verwaltungen, als vielmehr von dem wetteifernden Streben der einzelnen in der Verwaltung mitwirkenden Personen ist die technische und administrative Entwickelung des Eisenbahnbetriebes abhängig. Eine Stagnation derselben ist daher durch den Wegfall der Mehrheit von Verwaltungen nicht zu befürchten. Im Gegentheil wird vielmehr, ganz abgesehen von den von Aufsen herantretenden Anregungen, durch eine verständige Einwirkung der Regierung, durch die von leitender Stelle ausgehende Anregung, durch die wohlwollende Aufnahme und die planmäfsige Leitung und Vereinigung vereinzelt hervortretender Bestrebungen und Versuche die Möglichkeit gegeben, ein konzentrisches Zusammenwirken aller tüchtigen und strebsamen Kräfte und hierdurch eine schnellere und glücklichere Entwickelung herbeizufüh-

ren. Bei allen Verwaltungen, welche den höchsten Nutzeffekt nur durch eine einheitliche Disposition erreichen können, deren Gesammtfunktion auf dem Zusammenwirken der verschiedenartigsten Organe beruht, ist nach den Erfahrungen, welche bei der Post- und Telegraphenverwaltung gemacht sind, auch der Fortschritt der Entwickelung in viel höherem Grade durch die Vereinigung und organisirte Leitung, als durch den gesonderten Wettstreit der Einzelbestrebungen zu erreichen«.

Stellen diese Worte den Einflufs klar, den das Beispiel der Postverwaltung auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen ausübt, so darf sich andererseits der Postverkehr von der Durchführung dieser grofsen Mafsregel mannigfache Erleichterungen hinsichtlich der ihm obliegenden Aufgabe versprechen.

Das Rechtsverhältnifs der Reichs-Postverwaltung, das sich gegenüber den Privat-Eisenbahnverwaltungen nach Mafsgabe abweichender, vielfach mit Verkehrsbedürfnissen schwer in Einklang zu bringenden Konzessionen, Statuten und Verträgen bestimmt, erfährt nach dem Uebergange der Bahnen auf den Staat diejenige einheitliche Regelung, welche durch das Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875 festgestellt ist.

In gleich durchgreifender Weise darf von dem kollegialischen Zusammenwirken der in den Dienst des Staates übertretenden Bahnbeamten und des Personals der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ein erspriefsliches Ergebnifs für die gemeinsamen Verkehrsinteressen erhofft werden.

So heifsen wir denn zum Schlusse die grofse Schaar wackerer und erprobter Männer, welche in Folge des Ueberganges ihrer Bahnen auf den Staat aus privaten Dienstverhältnissen ausscheiden, um unmittelbare Staatsdiener zu werden, in dieser ihrer neuen, den Post- und Telegraphenbeamten enger verwandten Stellung zu wetteifernder Arbeit für das preufsische und deutsche Verkehrswesen freudig willkommen!

## 2. Das dänische Postwesen im Jahre 1877/78.

Der von der Dänischen Postverwaltung für das Finanzjahr 1877/78 veröffentlichten Statistik über das Dänische Postwesen entnehmen wir die folgenden Angaben.

In der innern Postgesetzgebung Dänemarks sind Veränderungen nicht eingetreten. Die Beziehungen zum Auslande wurden durch die bekannten Erweiterungen berührt, welche der Allgemeine Postverein im Jahre 1877 durch den Zutritt englischer, niederländischer, spanischer und portugiesischer Kolonien, sowie Japans, Brasiliens, Grönlands und Persiens erfuhr. Im Verkehr mit Deutschland wurde am 1. April für Packete bis 10 Pfund einschliefslich eine Einheitstaxe eingeführt. Ferner traten mit dem 1. April 1876 und 1. März 1878 die mit Indien und Niederland abgeschlossenen Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, in Kraft.

### I. Postanstalten.

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| Ober-Postmeisteramt in Kopenhagen . . . . . . . | 1 | 1 |
| mit folgenden Abtheilungen: Briefpostamt, Packetpostamt, Zeitungsamt, Postamt auf dem Bahnhof, Postexpedition im Zollhaus, in Christianshavn, an der Nord- und Ostbrücke. | | |
| Postämter . . . . . . . . . . . . . . . . . | 42 | 42 |

| | | |
|---|---|---|
| Postexpeditionen, königliche | 39 | 39 |
| Kleinere Postexpeditionen mit Rechnungslegung | 41 | 32 |
| - - ohne - | 28 | 28 |
| Briefsammlungen, aus der Postkasse unterhalten | 325 | 317 |
| - nicht aus der Postkasse unterhalten | 5 | 4 |
| Fahrende Postämter auf Eisenbahnen | 3 | 4 |
| - - - Dampfschiffen | 2 | 2 |
| zusammen | 486 | 469 |

Zahl der Postbriefkasten:

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| in Kopenhagen | 102 | 98 |
| in Orten mit Postämtern und Postexpeditionen | 373 | 349 |
| - - - Briefsammlungen | 361 | 313 |
| auf Landpostrouten | 403 | 386 |
| an den Bahnposten und Postdampfschiffen | 52 | 50 |
| an Personenpostwagen | 69 | 64 |
| an Privat-Dampfschiffen | 117 | 116 |
| zusammen | 1 477 | 1 376 |

Rechnet man zu dieser Zahl die Briefauswechselungsstellen auf Landpostrouten, nämlich 7024, so ist die Gesammtzahl der Posteinlieferungsstellen 8 987.

Die Unterhaltungskosten für die Briefsammlungen betrugen Ende 1877/78 44 439 Kronen, im Durchschnitt 135 Kronen für jede Briefsammlung.

Der Umfang des jütischen Bahnpostamts wurde erweitert durch Eröffnung der Strecke Silkeborg - Herning am 28. August und der Strecke Aarhus-Ryomgaard am 1. Dezember 1877.

## II. Personal.

a) Etatsmäſsige Beamte und Unterbeamte:

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| Ober-Postmeister | 1 | 1 |
| Postmeister | 42 | 42 |
| Postexpediteure | 108 | 99 |
| Ober-Postcontrolleure in Kopenhagen | 3 | 3 |
| Postcontrolleure in Kopenhagen | 8 | 8 |
| - - Korsör | 1 | 1 |
| Postexpedienten in Kopenhagen | 46 | 36 |
| - - Odense | 1 | 1 |
| - bei den Postinspectoren | 1 | 1 |
| - bei den fahrenden Postämtern | 67 | 61 |
| Postführer | 3 | 4 |
| Postconducteure | 19 | 18 |
| Postboten in Kopenhagen | 154 | 148 |
| Packmeister bei den fahrenden Postämtern | 53 | 47 |

b) im Privatdienstverhältniſs:

| | | |
|---|---|---|
| Sekretäre, Assistenten und Eleven auſserhalb Kopenhagens | 215 | 208 |
| - - - - in Kopenhagen | 33 | — |
| Postboten auſserhalb Kopenhagens | 207 | 193 |

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| c) im Vertragsverhältnifs | | |
| Briefsammler | 330 | 321 |
| Landpostboten (Landbriefträger) | 794 | 690 |
| zusammen | 2086 | 1882 |

Aufserdem sind vorhanden 18 Postdampfschiffsexpediteure (1876/77 10), 8 Postdampfschiffsführer, 4 Posthauswärter.

## III. Postsendungen.

### Briefe.

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| **A. Inländische Briefe.** | | |
| 1) zwischen Orten mit Postämtern oder Postexpeditionen, sowie zwischen den Bahnposten und den an Eisenbahnen gelegenen Briefsammlungen | 16179430 | 15334317 |
| 2) nach anderen Briefsammlungen | 983285 | 859190 |
| 3) Landbriefe | 1153540 | 970173 |
| 4) Ortsbriefe | 2094620 | 1973920 |
| Summa | 20410875 | 19137600 |
| **B. Briefe aus dem Auslande, von Island und den dänisch-westindischen Inseln in directen Kartenschlüssen aus:** | | |
| Schweden | 533195 | 511485 |
| Norwegen | 206362 | 179608 |
| Deutschland | 740116 | 751595 |
| Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck | 905775 | 888485 |
| Frankreich | 113217 | 105365 |
| Niederland | — | 14391 |
| Grofsbritannien und Irland | 468039 | 446888 |
| Rufsland | 33787 | 48737 |
| Vereinigte Staaten von Amerika | 202046 | 137059 |
| Island | 5184 | 5479 |
| Dänisch-westindische Inseln | 2498 | 2925 |
| Summa | 3210219 | 3092017 |
| **C. Briefe nach dem Auslande, nach Island und den dänisch-westindischen Inseln in directen Kartenschlüssen nach:** | | |
| Schweden | 899571 | 852150 |
| Norwegen | 309023 | 305240 |
| Deutschland | 591695 | 541060 |
| Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck | 704210 | 665795 |
| Frankreich | 84773 | 79144 |
| Niederland | 18863 | 19890 |
| Grofsbritannien und Irland | 372573 | 335452 |
| Rufsland | 88829 | 49569 |
| Vereinigte Staaten von Amerika | 111254 | 113711 |
| Island | 5242 | 3949 |
| Dänisch-westindische Inseln | 16173 | 16745 |
| Summa | 3202206 | 2982705 |
| Gesammtzahl | 26823300 | 25212322 |

Die vorstehend aufgeführten Briefsendungen vertheilen sich nach den einzelnen Gattungen wie folgt:

| | Gewöhnliche Briefe | | Postkarten. | Drucksachen. | Waarenproben. | Einschreibbriefe. | Rückscheine. | Eilbriefe. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | frankirt. | ungenügend frankirt und unfrankirt. | | | | | | |
| A. Inländische Briefe zwischen Orten mit Postämtern oder Postexped. 1877/78 | 15 046 418 | 118 543 | 127 413 | 637 170 | 54 080 | 187 785 | 546 | 7 475 |
| 1876/77 | 13 647 516 | 130 144 | 153 933 | 545 836 | 66 024 | 165 574 | 533 | 7 800 |
| B. Briefe aus | | | | | | | | |
| Schweden | 441 870 | 10 556 | 5 889 | 15 626 | 2 223 | 57 018 | — | 13 |
| Norwegen | 164 684 | 4 069 | 2 483 | 21 047 | 793 | 13 260 | 13 | 13 |
| Deutschland | 512 590 | 13 624 | 29 653 | 132 366 | 33 709 | 18 005 | — | 169 |
| Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck | 746 018 | 14 950 | 25 727 | 81 133 | 23 452 | 14 326 | 13 | 156 |
| Frankreich | 66 027 | 1 703 | 1 053 | 38 974 | 3 770 | 1 690 | — | — |
| Niederland | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Grofsbritannien und Irland | 301 756 | 9 724 | 5 889 | 108 810 | 31 356 | 10 504 | — | — |
| Rufsland | 23 127 | 806 | 416 | 7 449 | 624 | 1 365 | — | — |
| Ver. Staaten von Amerika | 135 031 | 4 810 | 1 495 | 59 085 | 338 | 1 287 | — | — |
| Island | 4 849 | 143 | — | 121 | — | 71 | — | — |
| Dänisch-westindische Inseln | 2 024 | 30 | — | 411 | — | 33 | — | — |
| Sa. B. 1877/78 | 2 397 976 | 60 415 | 72 605 | 465 022 | 96 265 | 117 559 | 26 | 351 |
| 1876/77 | 2 337 170 | 67 288 | 51 428 | 445 693 | 80 772 | 109 497 | 52 | 117 |
| C. Briefe nach | | | | | | | | |
| Schweden | 797 677 | 16 289 | 7 202 | 45 071 | 13 234 | 20 033 | — | 65 |
| Norwegen | 243 204 | 13 273 | 2 223 | 40 326 | 3 679 | 6 305 | — | 13 |
| Deutschland | 445 965 | 26 078 | 20 384 | 63 453 | 9 594 | 26 117 | 26 | 78 |
| Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck | 631 020 | 20 540 | 9 724 | 20 345 | 4 147 | 18 252 | 26 | 156 |
| Frankreich | 56 940 | 1 976 | 1 287 | 19 084 | 923 | 4 563 | — | — |
| Niederland | 14 573 | 1 001 | 494 | 1 573 | 299 | 923 | — | — |
| Grofsbritannien und Irland | 272 616 | 9 724 | 4 927 | 59 579 | 10 699 | 15 028 | — | — |
| Rufsland | 50 089 | 1 729 | 208 | 35 698 | 507 | 598 | — | — |
| Ver. Staaten von Amerika | 85 449 | 8 450 | 494 | 15 262 | 143 | 1 456 | — | — |
| Island | 4 627 | 394 | — | 184 | — | 37 | — | — |
| Dänisch-westindische Inseln | 4 086 | 598 | 1 | 11 421 | — | 67 | — | — |
| Sa. C. 1877/78 | 2 606 246 | 100 052 | 46 944 | 311 996 | 43 225 | 93 379 | 52 | 312 |
| 1876/77 | 2 402 339 | 114 921 | 29 818 | 281 852 | 49 806 | 103 761 | 26 | 182 |

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| Die Zahl der unbestellbaren Briefe betrug . . . | 27657 | 29462 |
| davon wurden angebracht . . . . . . . . . . | 15128 | 16309 |
| - - vernichtet . . . . . . . . . . | 12439 | 13153 |
| Die Zahl der vernichteten Briefe bildet von der Gesammtzahl der eingelieferten . . . . . . . pCt. | 0,05 | 0,06 |

Packet- und Geldsendungen.

| | Geldbriefe Stück. | Geldbriefe Werthbetrag. Kr. | Packete ohne Werthangabe. Stück. | Packete mit Werthangabe. Stück. | Gewicht der Packete ohne und mit Werthangabe. Pfund. | Werthbetrag der Packete mit Werthangabe. Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Inländische | | | | | | |
| 1) zwischen Orten mit Postämtern oder Postexpeditionen . . . | 531439 | 210354419 | 1209114 | 13970 | 7291211*) | 25313834 |
| 2) nach Briefsammlungen . | 13372 | 1116427 | 23739 | 73 | 75200 | 5274 |
| 3) Landsendungen . . . . . . | 8234 | 380488 | 7607 | 38 | 14867 | 3938 |
| 4) Ortssendungen | 1292 | 201897 | 2164 | 16 | 5404 | 3977 |
| Sa. 1877/78 | 554337 | 212053231 | 1242624 | 14097 | 7386682 | 25327023 |
| 1876/77 | 514484 | 215798027 | 1215798 | 14274 | 7510510 | 30150391 |
| B. aus und über | | | | | | |
| Deutschland . . | 16059 | 13254613 | 116498 | 9665 | — | 2324899 |
| Schweden . . . | 4695 | 3096843 | 2287 | 263 | — | 5096784 |
| Norwegen . . . | 21248 | 2477693 | 864 | 235 | — | 8310333 |
| Island . . . . . | 152 | 31752 | 459 | 172 | — | 113732 |
| Sa. 1877/78 | 42154 | 18860901 | 120108 | 10335 | — | 15845748 |
| 1876/77 | 39088 | 19234741 | 106350 | 11377 | — | 9710082 |
| C. nach und über | | | | | | |
| Deutschland . . | 29164 | 14391956 | 27839 | 3015 | — | 8749872 |
| Schweden . . . | 7362 | 3627715 | 12332 | 707 | — | 988700 |
| Norwegen . . . | 2623 | 1222855 | 5107 | 732 | — | 3125072 |
| Island . . . . . | 27 | 25675 | 828 | 98 | — | 42535 |
| Sa. 1877/78 | 39176 | 19268201 | 46106 | 4552 | — | 12906179 |
| 1876/77 | 39770 | 23836606 | 42425 | 5106 | — | 14955655 |
| Gesammtzahl 1877/78 | 635667 | 250182333 | 1408838 | 28984 | 7386682 | 54078950 |
| 1876/77 | 593342 | 258869374 | 1364573 | 30757 | 7510510 | 54816128 |

*) Einschliefslich des Gewichts der Packete vom Auslande.

| Postanweisungen. | 1877/78 Stück. | 1877/78 Betrag. Kr. | 1876/77 Stück. | 1876/77 Betrag. Kr. |
|---|---|---|---|---|
| A. Inländische | 444249 | 13701757 | 391185 | 12705878 |
| B. nach Dänemark | | | | |
| aus oder über Deutschland | 19413 | 1097279 | 19005 | 1077311 |
| aus Schweden | 5375 | 173090 | 3547 | 116302 |
| Norwegen | 7806 | 204713 | 7410 | 187299 |
| Grofsbritannien u. Irland | 1355 | 77833 | 1006 | 62097 |
| Britisch-Indien | 9 | 1542 | 3 | 390 |
| Niederland | 8 | 707 | — | — |
| Island | 1651 | 214314 | 2244 | 319398 |
| Summa B. | 35617 | 1769478 | 33215 | 1762797 |
| C. aus Dänemark | | | | |
| nach oder über Deutschland | 39209 | 2283556 | 32612 | 1776682 |
| nach Schweden | 3616 | 136875 | 3344 | 117375 |
| Norwegen | 1467 | 63531 | 1646 | 85242 |
| Grofsbritannien u. Irland | 1498 | 99248 | 974 | 72688 |
| Britisch-Indien | 10 | 1710 | 11 | 1680 |
| Niederland | 1 | 30 | — | — |
| Island | 33 | 1882 | 45 | 5966 |
| Summa C. | 45834 | 2586832 | 38632 | 2059633 |
| Gesammtsumme | 525700 | 18058067 | 463032 | 16528308 |

| Postnachnahmen. | Stück. | Betrag. Kr. | Stück. | Betrag. Kr. |
|---|---|---|---|---|
| A. Inländische | 196144 | 2439551 | 184275 | 2542856 |
| B. aus Deutschland | 10979 | 196440 | 10129 | 199121 |
| Schweden | 202 | 2891 | 270 | 4655 |
| Norwegen | 25 | 354 | 83 | 1888 |
| Summa B. | 11206 | 199685 | 10482 | 205664 |
| C. nach Deutschland | 2188 | 57298 | 2619 | 63856 |
| Schweden | 3145 | 91376 | 2408 | 65298 |
| Norwegen | 1141 | 36425 | 927 | 26252 |
| Summa C. | 6474 | 185099 | 5954 | 155406 |
| Gesammtsumme | 213824 | 2824335 | 200711 | 2903926 |

| Zeitungen. | Exemplare durchschnittl. im Vierteljahr. | Nummern. | Exemplare durchschnittl. im Vierteljahr. | Nummern. |
|---|---|---|---|---|
| A. Inländische | | | | |
| 1) nach Orten mit Postämtern oder Postexpeditionen, sowie nach den Briefsammlungen an Eisenbahnen | 87184 | 16597303 | — | — |
| 2) nach anderen Briefsammlungen | 10746 | 2984602 | — | — |
| 3) nach dem Lande | 12082 | 3053252 | — | — |
| 4) im Orte | 3965 | 304801 | — | — |
| Summa A. | 113977 | 22939958 | 99877 | 20819964 |
| B. aus Deutschland | 2814 | 562520 | 2595 | 534077 |
| Schweden | 324 | 60665 | 296 | 59735 |
| Norwegen | 133 | 30684 | 112 | 29112 |
| Island | — | — | 12 | 1192 |
| Summa B. | 3271 | 653869 | 3015 | 624116 |

| | 1877/78 Exemplare durchschnittl. im Vierteljahr. | 1877/78 Nummern. | 1876/77 Exemplare durchschnittl. im Vierteljahr. | 1876/77 Nummern. |
|---|---|---|---|---|
| C. nach Deutschland | 3369 | 547708 | 3123 | 522183 |
| Schweden | 1260 | 338351 | 1199 | 328824 |
| Norwegen | 2218 | 226839 | 1964 | 216719 |
| Island | — | — | 1 | 165 |
| Summa | 6847 | 1112898 | 6287 | 1067891 |
| Gesammtsumme | 124095 | 24706725 | 109179 | 22511971 |

| | 1877/78 | 1876/77 |
|---|---|---|
| Die Einnahme an Zeitungsgebühren betrug | 176281 Kr. | 160459 Kr. |
| Der Bezugspreis belief sich auf | 796358 - | 761081 - |
| Zahl der Postreisenden | 99412 | 116662. |

## IV. Postverbindungen.

| | Zahl der Posten. | Zurückgelegte Meilen. | Zahl der Posten. | Zurückgelegte Meilen. |
|---|---|---|---|---|
| Dampfschiffsposten | 19602 | 184693 | 20542 | 215585 |
| Eisenbahnposten | 39420 | 452212 | 36760 | 427745 |
| Fahrende Posten mit geschlossenem Wagen | 62296 | 210087 | 56692 | 201759 |
| Fahrende Posten mit offenem Wagen | 936 | 3962 | 936 | 3962 |
| Botenposten (zu Fufs od. zu Pferde) | 1662 | 5889 | 1716 | 6028 |
| Summa | 123916 | 856843 | 116646 | 855079 |

Im Jahre 1877/78 wurde die Vervollständigung des Landpostnetzes nach dem ursprünglichen Plan fortgesetzt. Die Anzahl der Landbriefträger wurde um 104 vermehrt und betrug 794. Von den hinzugekommenen 104 Landbriefträgern waren 41 »Briefvertheiler«, d. s. Landbriefträger, welche die Sendungen den Empfängern unmittelbar zustellen. Briefauswechslungsstellen, welche keine Postanstalten sind, bestanden Ende 1877/78 7024, oder auf jeder Route 8,8, und Touren wurden ausgeführt 242692 oder 305,6 auf jeder Route im Laufe des Jahres. Der Gesammtbetrag der Löhnungen der Landbriefträger belief sich auf 376047 Kronen, im Durchschnitt auf 473 Kronen für jeden Landbriefträger.

## V. Postfreimarken.

Im Jahre 1877/78 wurden neue Freimarken zu 100 Oere eingeführt, das Stück zu 1 Kr., 100 Stück zu 96 Kr. Von den bestehenden Sorten wurden folgende Mengen an die Postanstalten versendet.

| | Gewöhnliche Freimarken. Bogen zu 100 Stück. | Streifbänder. Bogen zu 6 Stück. | Dienst-Freimarken. Bogen zu 100 Stück. | Gestempelte Brief-umschläge. Bunde zu 25 Stück. | Gewöhnliche Post-karten. Bunde zu 100 Stück. | Dienst-Postkarten Bunde zu 100 Stück. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| zu 3 Oere | 8005 | — | 57 | — | — | — |
| - 4 - | 104839 | 20102 | 1445 | 4120 | 1731 | 32 |
| - 6 - | — | — | — | — | 190 | — |
| - 8 - | 160402 | — | 3121 | 15162 | 792 | 35 |
| - 10 - | — | — | — | — | 418 | — |
| - 12 - | 14253 | — | — | — | — | — |
| - 16 - | 6096 | — | — | — | — | — |
| - 20 - | 11042 | — | — | — | — | — |
| - 25 - | 1315 | — | — | — | — | — |
| - 32 - | — | — | 80 | — | — | — |
| - 50 - | 1588 | — | — | — | — | — |
| - 100 - | 903 | — | — | — | — | — |

### VI. Einnahmen und Ausgaben.

| | 1877/78 Kr. | 1876/77 Kr. |
|---|---|---|
| **Einnahmen.** | | |
| Porto und Gebühren für Briefe, Gelder und Packete | 2677351 | 2584115 |
| Porto von Zeitungen und Zeitschriften | 176281 | 160459 |
| Personengeld und Ueberfrachtporto von den Personen-post-Reisenden | 181576 | 210093 |
| Einnahme von den Dampf- und Segelschiffsfahrten | 675499 | 650980 |
| Zinsen von Kapitalien und Miethe für Grundstücke und Locale | 29740 | 30320 |
| Andere und zufällige Einnahmen | 9450 | 13862 |
| zusammen | 3749897 | 3649829 |
| **Ausgaben.** | | |
| Gehälter etc. bei der Lokal-Postverwaltung | 1115535 | 1058732 |
| Beförderung der Posten | 2008287 | 2193284 |
| Postgrundstücke und Ausstattungsgegenstände | 199863 | 292245 |
| Andere Ausgaben | 13799 | 14448 |
| Ausgaben zur Anschaffung von Beförderungsmitteln | 19814 | 19963 |
| Unvorhergesehene und aufserordentliche Ausgaben | 119 | 316 |
| zusammen | 3357417 | 3578988 |
| Der Ueberschufs beträgt hiernach | 392480 | 70841 |

In den Ausgaben sind diejenigen für die Centralverwaltung, sowie die Theuerungszulagen für das Beamten- und Bestellungspersonal nicht enthalten. Diese Ausgaben, welche an anderer Stelle verrechnet werden, beliefen sich auf 66500 bezw. 62191 Kronen.

## 3. Die urthümlichen und römischen Strassen im Kreise Hamm. *)

Von Herrn Professor J. B. Nordhoff in Münster.

Schon die Kunde der alten Verkehrslinien innerhalb eines so kleinen Flächenraumes, wie der Kreis Hamm ist, kann die für die ältere Geschichte so wichtige Thatsache erhärten, dafs ihre Züge nach aufsen hin auf die Länder des Imports und der Kultur, im Innern auf die Knotenpunkte des Verkehrs, des Handels und der Heeresmärsche zeigen, dafs sie als die wahren Tummelplätze des öffentlichen Lebens den Leitfaden abgeben, wenn es gilt, die Stätten der ehemaligen Volksversammlungen zu erforschen, und die Fundstätten von Grab-, Kriegs-, Rechts- und gottesdienstlichen Alterthümern zu entdecken. Fast nur auf den nähern oder weitern Säumen der Wege finden sich die Hügelgräber, die Geräthschaften und Alterthümer, welche die besten und wahrsten Geschichtsquellen für eine Zeit werden, über welche schriftgeschichtliche Quellen gar nicht oder nur dürftig vorliegen. Daher betreten wir auch die Stätten des Fehmgerichts, dieses gewaltigen Rechtsinstituts der rothen Erde und des verkümmerten Restes alter Volksverhandlungen, meistens an den Linien der alten Strafsen, daher finden wir die ersten Kirchstätten regelmäfsig dort, wo alte Wege oder Knotenpunkte derselben liegen. Umgekehrt sucht man durchgehends in jenen Revieren, welche keine Wege hatten, durch Felsgeklüfte oder Holzungen unzugänglich oder undurchdringlich waren, vergebens nach Gräbern und Grabfunden, nach Weih-

*) Aus den Vorarbeiten der vom Westfälischen Provinzialverein für Wissenschaft und Kunst herauszugebenden Kunst- und Geschichtsdenkmäler der Provinz Westfalen.

stätten und Lagern, nach dorfmäfsigen oder städtischen Ansiedlungen.

Die Wege und Verkehrsstrafsen, unter allen Denkmälern die ältesten, sind auch vom Volksbewufstsein, den Fürsten und Landesherren als die wohlthätigsten Mittel des Verkehrs gegen Eingriffe geschützt für und für; daher noch die westfälischen Fehmgerichte 1490 laut Weistum für Recht erkannten, *dat man over diejennen stille richten, die de konnincksstrate, kerkwege, mollenwege, noitwege und dodenwege und richtelpede entengen mit tuenen efte graven oder anders.* Ihrer bedurften sowohl die sefshaften, wie die wandernden Völker. Nur mufsten die Urbewohner, da ihnen die nöthigen Werkzeuge fehlten, um sich durch Felsklippen, Wälder oder Sümpfe eine Bahn zu brechen, in der Regel die Ebene oder die baumlose Niederung der Flufsufer aufsuchen; die Römer dagegen, welche im nördlichen Deutschland und gerade im Gebiet der Lippe an die zwanzig Jahre geschaltet oder geherrscht haben, konnten, sei es für den Handels-, sei es für den Kriegsverkehr, gewisse Kunststrassen schaffen, und damit thatsächlich Licht und Verkehr in die Sümpfe und Wälder unserer Urheimat für alle Folgezeit bringen.

Die Strafsenzüge, die wir nun im Kreise Hamm aufsuchen werden, sind, was das Alter betrifft, fast alle gekennzeichnet durch ihre weitere Herkunft oder ihren weiteren Verlauf, durch die Funde und Plätze alter Kultur, welche sie berühren, durch Sagen und Benennungen, die sich daran knüpfen; die meisten werden als urthümliche zu gelten haben, als solche, welche die Völker, die einen nach den andern, einschlugen, theils zum Behufe des Verkehrs, theils zum Behufe der gemeinschaftlichen Wanderung, oder als alte Vicinalwege, welche bei der Theilung der gemeinschaftlichen Feld-, Weide- und Holzmarken liegen blieben, — andere erweisen sich namentlich durch ihre Bauart und ihren geraderen Lauf als Kunststrafsen der Römer. Das gewandte Kriegsvolk hat sicherlich nicht nur, wo die Taktik oder das Bedürfnifs es erforderte, hier wie in Gallien die vorfindlichen Fahrstrafsen benutzt, ja wo es Noth that, die Waldwege der Bewohner betreten, sondern auch jene Linien, welche einen geraderen Zug und eine gelegenere Bahn nahmen, auch förmlich als Dammwege ausgebaut und ganz neue Linien derselben Art, die von der Eroberungs- und Beherrschungspolitik diktirt waren, dazu geschaffen. Dafs Urvölker, Ureinwohner und Römer eine Strafse gemeinschaftlich benutzten, erhellt schon aus der Thatsache, dafs auf ihren Flanken urheimische sowohl wie römische Funde angetroffen werden. Urthümliche und römische Wege lassen sich also weniger genau trennen in Rücksicht auf die Benutzung, als in Rücksicht auf die Bauart und den Zug. Während jene in Folge ihrer Entstehung oder Bildung gewundenere Bahnen einschlagen, die höchstens eine Befestigung durch Reisig oder Holz erhalten mochten, sind diese gerade, und der Trockenheit halber mit Vorliebe über die Höhen gelegt und als Dämme aufgehöht, ähnlich wie die Landwehren, daher es dem Forscher heute oft alle Mühe macht, einen Damm, falls Alles für römische Abstammung spricht, als Strafse oder als Grenzwehr zu unterscheiden, umsomehr, als beide heute höchstens streckenweise mehr im alten Bestande angetroffen werden: denn die Römerstrafsen bestanden in ihrer vollendeten Form aus drei Wällen, einem mächtigen Mittelwalle und zwei schwächeren Seitenwällen; alle drei waren schön gewölbt, durch Innen- und Aufsengräben getrennt und geschützt zugleich, in der Krone aus haltbarem Erdreiche gebildet und wahrscheinlich mit Bohlen belegt — eine Bauart, die sie, zumal wenn sie verstümmelt vorliegen, ebenso sehr den Grenzwehren oder späteren Landwehren verähnlicht, wie von den römischen Steinstrafsen des Oberrheins und des südlichen Deutschlands abweichen läfst. Steinstrafsen sind in Westfalen und am Niederrhein nur selten, nämlich auf schlackigem oder mürbem Boden angelegt, im Kreise Hamm aber, wie die Beschreibung der Strafsenzüge zeigen wird, nicht nachzuweisen. Dies Alles im Auge haltend können

wir einzelne Wege je nach ihrer Beschaffenheit und ihren Seitenfunden sicher als römisch oder als urheimisch bezeichnen, andere dagegen, namentlich wenn sie meistens zerstört oder theilweise in Kulturland gezogen sind, nur zweifelhaft auf ein bestimmtes Bauvolk zurückführen, zumal da bei der Urbevölkerung vom Bauen kaum die Rede sein kann.

Es sind nämlich die zeitigen Militairstrafsen der Römer meistens eingegangen und mit Gras bewachsen; dafür dauerten die natürlichen Linien fort und zwar die Hauptzüge als Verkehrs- und Heerstrafsen, um vorab den römischen und fränkischen Handelsleuten, wie den wandernden Horden der Deutschen und dem fränkischen Heerbanne Ein- und Auslafs zu gewähren. Erst in neuerer Zeit haben die Eisenbahnen mit ihrem centralisirenden Einflufs streckenweise die alten Verkehrszüge verlegt oder die alten Strafsen entvölkert und vereinsamt — mehrfach auch wieder aufgesucht; denn gewisse Züge der Kommunikation, wie gewisse Mafsregeln der Kriegskunst werden, weil zu sehr von der Bodenbeschaffenheit abhängig, für die Zukunft bleiben, was sie in der Vergangenheit waren, mögen auch neue Erfindungen noch so viele Erleichterungen und Aenderungen mit sich bringen.

Kongruiren spätere Strafsenzüge genau mit den älteren, so sind die Rillen tief eingeschnitten, die Wege, zumal in den letzten beiden Jahrhunderten, zu »Hohlwegen« und »Wasserstrafsen« geworden; schweifen sie hin- und herüber, oder laufen sie neben ihnen, so blieben die alten Strecken todt liegen oder gingen durch Einebnung — namentlich in unserm Jahrhundert — in Kulturland auf. Die Wissenschaft mufs sie dann, wie aus dem oben Gesagten hervorgeht, nach weiteren natürlichen Verkehrszügen, nach der Richtung erhaltener Strecken, nach den Funden, nach den fortifikatorischen Seitenanlagen, nach der Bauart der Strafse und nach gewissen Benennungen wieder entdecken und dem Gesammtnetze der Verkehrsadern einreihen; denn selbst von den mächtigen Strafsendämmen der Römer geben sich heute nur einzelne Strecken durch den geraden Zug, die Wölbung und Bauart zu erkennen, andere allerdings noch mit gewissen Profilen, ob auch fast zwei Jahrtausende Völker und Waarenlasten darüber hinweggegangen sind — wahrlich ein hochrühmliches Zeugnifs für ihre Erbauer. An Benennungen sind charakteristisch für beide Arten, für römische und urheimische Wege zuweilen »Landwehr«, in der Regel »Heiden-«, »Hünen-« oder »Teufelsweg«, »Kriegsstrafse«, »Heerweg«, »Hellweg«, »*Heilewegh*«, »*Heelwech*«, mag die letztere nun von Heerweg, oder von »heil«, d. i. solide, fest, oder von »hell« im Gegensatze zu den gewundenen oder engen Waldwegen oder vom Namen der urdeutschen Haupt- und Todtengöttin »Hel« abzuleiten sein. Dann bedeutet der Ausdruck »Todtenweg«, wie ja die beiderseits begleitenden Begräbnisse seiner Linie das Gepräge eines fortlaufenden Todtenackers geben.

Der Kreis Hamm hat wohl so wichtige und so zahlreiche Strafsen, wie irgend ein anderes Landgebiet von gleichem Umfange; denn wie eine grofse Thalschlucht zwischen Lippe und Haar durchschnitten ihn die wichtigsten Linien, welche vom Rheine nach Norden und Osten aufzogen und zwar zunächst die westlich, dann auch die südlicher entsprungenen, nachdem sie das Gebirgsland umgangen, oder, dessen Schluchten und Kämmen folgend, die Ruhr überschritten hatten. Und wie die meisten bei Unna in der Ebene mündeten oder sich kreuzten, so vereinigten sich andere von allen Richtungen aus Osten mit denen aus Norden, welche an bestimmten Punkten über die Lippe geleitet waren, um sich dann zu gemeinsamem Zuge gen Westen oder zum Eintritt ins südliche Gebirgsland zu vereinigen. Kreuzungspunkte gab es mehrere, Knotenpunkte sonst wie jetzt zu Unna und Hamm.

1. Der heute von der neuen Steinstrafse hier bedeckte, dort durchschnittene grofse Hellweg hat eine natürliche Lage am Nordfufse der Haar, inmitten des fruchtbarsten Ackers, von Unna bis Salzkotten an den Salz-

quellen vorbei, und erfuhr seinen Ausbau von Ruhrort über Dortmund, Unna, Werl, Soest bis Höxter an die Weser wohl erst durch die Römer. Als Hauptverkehrsader entsendet er nach Norden wie nach Süden viele wichtige Strafsenzweige und berührt mit beiden Seiten allerhand Stätten der grauen Vorzeit. Bei Dortmund wurde eine Römerurne gefunden, zu Wickede, Asseln, wie zu Mühlhausen wurden beim Bahnbau Urnen blofsgelegt; im Obermassener Gehölz findet sich ein »Lulehoal«, unfern davon eine Quelle mit einem mächtigen »Spring«baume und nördlich die »Teufelsküche«. Das von der Obermassener Heide nach Niedermassen ziehende romantische Thal bewahrt für einen Theil seines Gehölzes den Namen Teufelsküche, den die Christen später den altgermanischen Hainen beilegten, und von den beiden Anhöhen, womit das Thal ausläuft, bezeichnet man die eine als Hünenberg, die andere als Tigge, — also lauter altheimische Volks- und Weihstätten. Der letztere Name deutet unmittelbar auf einen alten Versammlungsplatz.

2. Die alte Strafse, welche anscheinend von Herdecke sich nordwestlich nach Opherdecke hinaufwindet und die Haar entlang auf die Cluse, Wilhelmshöhe, Frömern und Bausenhagen geht, um hier im alten Bergwald des Schelk, der noch im vorigen Jahrhundert ein Königliches Gehege mit allerhand Hochwild hatte, nördlich mit einer Biegung in den grofsen Hellweg und wahrscheinlich östlich in geraderem Zuge in den grofsen Haarweg einzulaufen — eine gewifs sehr alte Strafse. Zu Opherdecke, an der Cluse, der »Wohnstätte eines Hünen«, und weiter gen Osten hält sie den Bergkamm und deshalb ohne Frage die Linie altheidnischer Kultstätten, wie denn noch heute den eigentlichen Haarweg die Möhne entlang hohe Eichen an seinen höchsten Punkten beschatten. Im Schelk, und zwar bei Bausenhagen, knoten sich alte Bergwege aus allen Richtungen; unter den Waldriesen erhebt sich bis Hemmerde hin noch das eine oder andere Hügelgrab und südlich von Bausenhagen »Am Henrichts-Knübel« ziemlich hoch ein Felskopf. Ab- und Kreuzwege, Natur und Alterthümer verleihen dieser Linie eine besondere Bedeutung.

3. Nordwärts zweigt sich bei Wickede ein »Hellweg« Camen vorbei auf Heeren ab und zieht als grüner Weg, den die Viehtreiber noch einschlagen, auf Rhynern, um sich anscheinend in der Gegend von Soest in andere Wege zu verlieren.

4. Von Südwest, etwa von Neufs aus, führt über Elberfeld die Enneper Strafse bei Herdecke über die Ruhr, dann durch die Schluchten des Ardei nach Unna und von dort jedenfalls auf Hamm. Von ihrem Verkehr Unna-Hamm dürften 3 bis 4 Urnen und einige Römermünzen zeugen, die beim Bau der entsprechenden Bahnlinie auf dem Hofe Borgmühle aus einem Hügel oder Berge ans Licht kamen, welcher der überschütteten Ruine eines Thurmes ähnlich und von der Sage umweht war, es liege darin ein Schatz verborgen. Von Unna auf Schwerte liegt sie vor als tiefer stellenweise gespaltener Hellweg von beträchtlicher Spurweite und nachweislich nur durch Holzstämme befestigt. Wo sie auf der fruchtbaren Massener Haide sich spaltet, lagen am nordwestlichen Arme, und zwar am Saume des Spielfeldes bis in unser Jahrhundert noch vier ungefähr 5 Fufs hohe Erdhügel oder »Hünenknüfe«, die bei der Abgrabung angeblich nur »dreieckige Lampen« enthielten. Südlich davon am andern Arme, und zwar am kleinen Stukenberge, springen von der Ackerhöhe noch 15 Wallrücken »Schanzen« parallel vor in den Hohlweg, also jedenfalls keine Stege alter Wegeskanneluren, und doch haben die entsprechenden Gegenstücke an der anderen Wand des Weges, als sie vor Jahrzehnten zu Ackerland planirt wurden, angeblich keine Alterthümer ergeben. In der Nähe giebt es einen »güldenen Spring«, bei dem die Leute noch jetzt heilendes Wasser suchen, und auf den Grundstücken am Spielfeld sind »Gräber mit Ketten« gefunden.

5. Von der Obermassener Haide führte ein alter Weg auf Bilmerich, von dort auf die Cluse und Delwig,

wo er die Ruhr kreuzte, um sich links nach Iserlohn, rechts nach Limburg zu verzweigen. Südlich von Bilmerich, auf Dieckmanns Gründen, erhebt sich der »Kopf«, ein künstlich angeschütteter Hügel, welchen, der Sage nach, der Hüne der Cluse einst von seinen Schuhen gewischt hat, als er seine Riesennachbarn an den »Hünenknüfen« besuchen wollte. In seiner Nähe liegen der Platz »Hillering« und der noch von Wallresten umgebene Hof »Ringebrauck«.

6. Eine andere, vielleicht jüngere Strafse führte von Langschede über Unna und Camen auf Werne über die Lippe. Von Unna übersteigt sie die Wilhelmshöhe, meidet die östliche Niederung von Strickherdecke und kreuzt zu Langschede, einst östlicher denn jetzt, die Ruhr. Eine alte Ruhrstrafse fehlte hier damals, wie heute. Von ihrem Lippeübergang bei Werne zeugen noch tiefe Ufereinschnitte, die reichhaltigsten Funde, eine alte »Reichsmühle« auf dem Flusse, die gegen 1220 mit dem Bild des hl. Christoph gezierte Brücke, vor derselben der Freistuhl Mottenheim.

7. Als Verbindung der Lippestrafse und des Hellweges und zugleich als Fortsetzung mehrerer zu Werl vereinter Thalstrafsen des Sauerlandes schlängelte sich von hier der alte Weg, meistentheils neben der jetzigen Kunststrafse, über Berge nach Hamm, wo er mit anderen südlichen Linien sich jenseits der Lippe nach Norden verzweigte. Bei Hilbeck berührte er eine ergiebige Fundstätte von Römermünzen und Urnen. Die ältere Angabe, von Werl führe eine Verbindungsstrafse auf Fröndenberg und durch die Grafschaft Limburg ins Volmethal, hat, wie mir scheint, in der heutigen Bodenbeschaffenheit keinen Halt, falls nicht unnatürliche Umwege in Rechnung kommen.

8. Eine ähnliche Bedeutung haben jedenfalls die Strafsenzüge von Hamm auf Soest. Sie verlaufen auf beiden Seiten der Ahse, die eine auf dem südwestlichen Ufer, West- und Ostünnen vorbei auf Welver. Die anliegenden Punkte »Tünnen« und »Am Hagen« weisen mit ihrem Namen gewifs noch auf frühere Wehren und »Gebücke« zurück, und zu Süddincker erhob sich der Soester und Märkische Freistuhl am Rodenstein. Jedenfalls ist die Linie über Mark, Nord- und Kirchdincker die ältere, die zu Soest auch andere Strafsen aus dem Süden und Südosten aufnahm; alte Kopfbäume, Seitenwälle, eine beträchtliche Breite, ein ziemlich gerader Lauf und bis in die neueste Zeit eine tiefe Wassersohle bezeichnen ihre Bahn, selbst Wallungen bei Mark und Alterthumsfunde im »grofsen Klei«. Die Wallung besteht nur mehr in zwei unter rundlicher Ecke aneinander gelegten Seitenwällen auf dem Sandbrinke, den ehedem die Geithe, wahrscheinlich ein Doppellauf der Lippe, bespülte; auf ihrer Ostseite, im »grofsen Klei«, haben sich im Laufe der Zeit eine Anzahl von Steinbeilen gefunden. Die Leute geben Steintrümmer an der Kreuzung des Weges auf der Märkischen Grenze für die thatsächlichen Ueberbleibsel eines Freistuhles aus und von einem solchen »*op gensyt Dincker*«, der also nicht mit jenem zu Heidemühle verwechselt werden darf, reden auch Soester Geschichtsquellen.

9. Als »Wasserstrafse«, streckenweise mit Seitenwällen, bezeichnen ältere Leute auch den heute vollständig ausgebesserten Verbindungsweg von Lünen zunächst die Seseke entlang über Afferde nach Unna. Die östlich zu Niederaden vorhandene Landwehr hat nur die Feldflur von der Mark Berg — Camen geschieden, also schwerlich einen älteren Ursprung gehabt, wie solcher von der »Burg«, einer jetzt flachen Anhöhe, vermuthet wird. Vielleicht enthält das südlicher gelegene Haus Oberfelde noch Reste heidnischer Vorzeit.

10. Von zwei römischen Militairstrafsen kommen auf den Kreis südlich der Lippe zwei beträchtliche Strecken; die Linie, welche von Neuwied über den Gebirgskämmen bis Unna, dann in der Ebene auf Münster hinabzieht, tritt wahrscheinlich östlich an Halingen vorbei zwischen Ost- und Westardei über die Ruhr, verläuft dann östlich von Strickherdecke, westlich von Frömern quer über den Rücken der Haar, von hier in einer vor

Dezennien kolonisirten »Landwehr« auf Kessebüren, von dort wahrscheinlich über Bögge, wo noch der Rest einer Linde vom Fehmgericht herrühren soll, auf Stockum zur Lippe, dann über Bockum *(Bogadium?)* weiter in einer von Haus Iblingen nach Norden streichenden Landwehr. Die Frömernsche »Landwehr« zeigt stellenweise noch unter den Hecken und Geländen neben einer Senkung zwei schwache parallele Rücken; ein dritter Wall hat sich vielleicht unter dem Fahrwege gänzlich verloren. Nachdem sie die alte Haarstrafse gekreuzt und Hügelgräber an der Ostseite verlassen hat, sinkt sie südwärts, strichweise noch sichtbar, bis zur Ardeier Feldmark hinab. Die Uebergangsstelle zu Ardei wetteifert an Denkmälern und Funden mit jedem andern bedeutsamen Punkt des Kreises. Der Thalgrund des Osthölter Baches, seine beiden gegen die Ruhr vorspringenden Nachbarberge enthalten zwei Militairanlagen und ringsum bis ins Thal hinab Fundstätten von Urnen und Eisentheilen. Die Schanze am Abhange des westlichen Vorsprunges könnte von den Römern angelegt und bestimmt sein, die Strafse im Ruhrthale zu decken, und die durch tiefe Gräben hergestellte Burg auf dem Ostberge könnte für ein Werk der Deutschen gelten, zumal andere Forscher ähnliche Werke im Taunus den Teutonen zuschreiben und die Deutschen, wie grofse Grenzwälle, so auch Erdburgen hatten. Allein die wiederum zerstreuten Funde scheinen ganz abgesehen von den Eisentheilen nach dem, was die Leute berichten, kaum mehr in die Römerzeit zu reichen, und jene Grabenburg hat östlich bei Scheda wie auf den Emsufern der Ebene gleichförmige Gegenstücke. Sicherlich gehen diese Werke in die sächsisch-fränkische Zeit zurück. Ardei hat den Zugang von einem Arm des Haarweges gehabt.

11. Die andere Linie entspringt am Rheine, Xanten gegenüber, geht auf Dorsten, wo ein zweiter Arm der Lippewindung noch über Bossendorf und Ahsen bis Lünen abschweift, von hier als enge Uferstrafse in der Richtung des jedenfalls urthümlichen »Hellweges« über Hamm bis in die Lippewiesen bei Hellinghausen, und schwenkt nun in einem sanft gebogenen Seitenarme auf das Nordufer, und zwar nach der römischen Munition »Grofse Kamp« im Winkel der Lippe und Glenne. Sie hält sich, sofern der gerade Zug es gestattet, einige hundert Schritte vom Inundationssaume und macht daher zu Sandbockum nur eine kleine Schwenkung nordwärts gegenüber der mächtigen, welche einst der Flufs hier genommen hat. Oestlich von Hamm erscheinen ihre Spuren von der geraden Bahn, in der Höhe und Breite der jetzigen Landstrafse, hier und da noch in Dämmen, die bald auf der einen, bald auf der andern, seltener auf beiden Seiten und im Gebüsch noch restweise mit sichtlicher Rundung, östlich von Mark gar 2 m hoch daliegen — westlich von Hamm bei Nordherringen wölben sich noch im Schutze eines Nadelgehölzes die drei Wälle und senken sich, weil stark ausgefahren, doch immer mit der Wellenlinie des alten Profils in der Flucht des Hellweges. Westlich von Nordherringen, wo der »Hellweg« ganz abschweift, lag sie nach einer alten Karte bis 1799 anscheinend vollständig bis Beckinghausen vor, um in unserm Jahrhundert als herrenloses Gut von Staatswegen verkauft und bis auf geringe Reste in Ackerland verwandelt zu werden. Die »Königslandwehr«, wie sie hier hiefs, besteht noch einige Schritte oder Minuten lang, stellenweise leise geknickt, in bestimmten Resten südlich von Sandbockum, die auf das Haus »Römer« zeigen, weiter im Süden der Bummannsburg, dann zu Seiten der Camen-Werner Kunststrafse auf Holzboden kaum eine Viertelstunde von der Lippe, weiter westlich in südlicher Nähe des Hofes Heil, und zwar mehr oder weniger deutlich in einem, in zwei, seltener in drei Wallresten mit den Grabentiefen; die beseitigten Mittelstücke führen den Namen »Landwehr« als Acker- und Gartenstreifen zwischen Gräben und Wallhecken oder neben einem Seitenwall mit Graben oder blos neben einem Graben; südlich von Sandbockum erhebt sich der neuesthin seiner Nebenwälle beraubte Nordwall

noch mit mannshoher Kronenwölbung bei einer Sohlenbreite von zehn Schritten. Früher gingen von der Strafse in gemessenen Zwischenräumen Querdämme nordwärts bis an die Lippe, und zwar nach derselben Karte zu Beckinghausen östlich von Lünen, zu Sandbockum, zu Kessebaum östlich von Hamm und ein vierter gleich östlich von Uentrop, und dienten mit dem darin befindlichen Schlagbaume damals noch als Strafsensperre, wie sie vordem den Uferstrich sperrten und sicherten. Jener zu Sandbockum, welcher sich anscheinend in sanfter Kurve von der Strafse ablöst, liegt noch heute als mächtiger Doppelwall mit 3 Gräben in einer Gesammtbreite von 28 Schritten vor. Die anerkannten Römerstrafsen gleichförmige Bauart hindert, diese »Landwehr« dem Namen nach für eine Grenzwallung zu halten. Die mittelalterlichen Landwehren entbehrten in der Regel der Seitenwälle und stets der schönen Profilirung, die römischen Grenzwehren aber zerfielen am Rheine wenigstens in 4 Wälle, indem der Hauptwall nach aufsen von zwei kleineren Vorwällen mit Mittelgraben, nach innen von einem niedrigen Banketwalle begleitet war. Wozu sollte hier eine Grenzwehr dienen? Es war doch die Lippe auch auf dem Nordufer mit einem Heerwege bebaut, der dem diesseitigen in Form und Seitenfortifikationen ganz gleichmäfsig befunden wird. Im Gegentheil, in dem Worte »Hellweg«, der gleichwohl nur hier mit ihr zusammenfällt, dort ihr zur Seite geht, klingt die Erinnerung an die alte Heerstrafse, in dem Worte »Landwehr« die hohe Bauart nach, die sie mit den mittelalterlichen Erdanlagen dieses Namens gemein hat. Aufser einem römischen Marschlager sind die meisten Römerspuren in ihrer Flucht oder in der Lippe gefunden. Als Fundstätten von Alterthümern heben wir hervor das Weichbild von Hamm, einen Platz eine Viertelstunde von Nordherringen, den vor Jahrzehnten, wie versichert wird, wahrscheinlich die Trümmer eines Hügels mit einem bald entführten Bronzestilus und massenhaften Urnenscherben bedeckten, weiterhin östlich ein Sandrücken, gegenüber Heessen, dem die Leute nach und nach Urnen an einer Schmalseite entnehmen. Zu Herringen, zu Hamm und zu Heidemühle an der Nordostspitze des Kreises standen später Fehmstühle.

12. Jenseits der Lippe umschliefst die Nordenfeldmark von Hamm den Ausgangspunkt der nördlichen Wegezweige, die jedenfalls immer in der Richtung des Nordenthores den Flufs kreuzten, und dann noch deutliche Züge von zwei Römerstrafsen, von denen die eine ein Mittelstück der grofsen diesseitigen Uferstrafse, die andere einen Abzweig davon auf die Lippe bildet. Die durchgehende Uferstrafse verlief nämlich nicht, wie man irrig bemerkt hat, über Haus Genegge auf Heessen; so hätte sie die einst hier nach Norden gebogene Lippe streifen, in die Wiesen münden oder plötzlich nach Nordost abschwenken müssen, zumal da das in dieser Richtung erhaltene Stück Landwehr nach der Bauart mittelalterlich, nach dem Zwecke eine Scheide zwischen Wiesen- und Heideflur war; die Linie kam nördlicher, etwa vom Südabhang der Höveler Höhe, dem Tannenwäldchen vorbei, ging dann nördlich der Heessener Chaussee parallel, schnitt diese jenseits der Feldmark und mag später »ganz mit der Heessener Chaussee zusammenfallen«. In dieser Flucht, im Winkel zwischen der Cöln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahn erübrigt im Tannenwäldchen als »Galgenknapp« eine römische Warte, und zwar als halb kugelförmiger Hügel, von Rand zu Rand 40 Schritt im Durchmesser, umringt von einem tiefen, spitz eingeteuften Graben und einem rundlichen, flach auslaufenden Aufsenwalle, dessen Peripherie in der theils erhaltenen, theils abgetragenen Krone 220 Schritte beträgt. An der Nordseite liegt jetzt der angeschüttete Aufgang des Grabens, der sonst wohlerhalten ist, während Abtragungen und Aushöhlungen Vieles vom Hügel und Aufsenwalle, zumal in der Südhälfte, verwischt haben. An seiner Seite zog sich bis vor Dezennien ein Wall nach Osten, und in dessen Flucht, nördlich von der Heessener

Kunststrafse, giebt es noch heute, wohl als Ueberbleibsel der alten Strafsendämme, eine lange Zone wunderlicher Bodenundulationen, die als Sandkammer und nutzloser Boden bis zur Stunde ausgebeutet, ausgegraben und ausgehöhlt wird.

Im nordwestlichen Scheitelwinkel der Kunststrafse und der Ostgrenze der Feldmark wurden auch wichtige Alterthümer entdeckt, nämlich drei Urnen und ein bronzener Halsring. Westlich vom Galgenknapp lag der Gabelpunkt der geraden Uferstrafse und ihres Abzweigs nach der Lippe. Denn mitten auf der Heide erheben sich heute als breite Fahrstrafse und, ob auch noch so sehr beschädigt und verstümmelt, immerhin mit merklichen Rundprofilen die drei Wälle mit vier Gräben, hier in der einen Hälfte, dort in der andern oder gar in der Gesammtanlage kenntlich, mit der Nordspitze in sanfter Kurve nach Westen zum Anschlusse an die Hauptstrafse gebogen und im Gesammten nach Süden doch etwas östlich, fast auf die Schornsteine der Eisenwerke geneigt, als ob die Uebergangsstelle nur ein Paar Minuten unterhalb der Bahnbrücke zu suchen wäre.

Die Spuren im Zusammenhange überschauend, dürfen wir den Gabelpunkt in die Gegend des Kötters Kemper und in westlicher Nähe der Warte, den Zug der durchgehenden Linien im Norden der Heessener Chaussee vermuthen. »Auf den Feldern« neben dem abgezweigten Wege »und in den nahen Sandhügeln liegen, wie schon vor 20 Jahren geschrieben wurde, viele Scherben von antiken, irdenen Gefäfsen, Nägel, Stücke von Eisen, Bronze u. s. w.« und westlich davon sind später Urnen von ziemlich regulärer Form ausgegraben, wovon noch eine vorhanden sein soll.

Schauen wir zurück auf die durchmessenen Bahnen, so bewähren sich die Eingangs aufgestellten Behauptungen bezüglich des Alters und der Bedeutung der Wege in hohem Mafse. Dort, wo keine Wege, fanden sich namentlich keine Alterthümer, keine Kultstätten, Volksplätze und Burgen; dagegen erübrigen auf den Flanken der Wege nicht nur diese redenden Denkmäler alter Kultur, sondern, bezeichnend genug, erhoben sich an den Knotenpunkten zu Unna und Hamm die beiden gröfsten Städte der Mark mit den stolzesten Kirchenbauten, und ging von Mark bei Hamm, wie die politische Geschichte lehrt, seitens der Grafen von der Mark auch die Arrondirung der Grafschaft im Süden und Norden der Ruhr aus. Manche Strafsenstrecken hatten bis in unsere Zeit ein verlassenes Aussehen, andere werden noch — wenn auch im Laufe der Zeit verengt — vorliegen und benutzt sein, wie von der Urbevölkerung. Selbst die römischen Anlagen, deren wir mindestens fünf fanden, sind theils entstellt, theils versunken und theils ganz verwischt; nur einzelne Reste bezeugen noch heute, dafs sie an Grofsartigkeit und Dimension der Bauweise mit den modernen Schienenwegen den Vergleich aushalten oder sie noch übertreffen.

---

## 4. Ein Fürstlicher Kammerwagen.

Von Herrn Postsekretär Ohnesorge in Eisenach.

Die gute alte Zeit, die mit ihrer Gemüthlichkeit noch jetzt von Manchem herbeigewünscht wird, brachte auch im Bereiche der Post ganz dem Geiste jener Zeit entsprechende Einrichtungen zu Tage, wozu folgende Mittheilungen einen Beweis liefern werden.

Das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen besteht aus zwei getrennt liegenden Landestheilen, der Unterherrschaft mit der Hauptstadt Sondershausen und der Oberherrschaft mit der Hauptstadt Arnstadt. Die Verbindung beider Landestheile wurde bis zum Jahre 1837 durch ein der Fürstlichen Kammer gehöriges Postfuhrwerk, den sogenannten »Kammerwagen«, vermittelt, der wöchentlich ein Mal von Sondershausen nach Arnstadt und zurück fuhr, um zunächst herrschaftliche Dienst-

sachen, dann aber auch Personen zu befördern.*) — Das Fahrgeld betrug ½ Thaler, die Passagiere wurden in der Expedition, der ein Kammerbeamter vorstand, eingeschrieben. Die meisten Passagiere aber waren die sogenannten »blinden«. Diese erwarteten vor dem Thore der Stadt den Kammerwagen; derselbe hielt auch sofort an und die Harrenden wurden zum Einsteigen eingeladen, wobei es nicht selten geschah, dafs die eingeschriebenen Passagiere ihre Plätze räumen und auf Kisten oder Fässern im vorderen offenen Raum des Wagens oder wohl gar auf dem Bocke ein Unterkommen suchen mufsten, während den »blinden« Passagieren die besten Plätze angewiesen wurden.

Das »Blindfahren« war übrigens so üblich, dafs einst ein Dienstmädchen in die Expedition kam, um sich ganz unbefangen zu erkundigen, was es kostet, wenn es »blind« mitfahren wollte.

Der Kammerwagen selbst war noch ein mittelalterliches Gefährt. Auf vier grofsen Rädern ruhte ein Korbgeflecht, natürlich ohne Federn, mit einem Verdeck von getheerter Leinwand; hinten befand sich, wie an den Frachtwagen, die sogenannte »Schofskelle«, welche Heu und Hafer für die Pferde, auch wohl Passagiergut enthielt, und unter dem Wagen hing der Theereimer. Das Reinigen des Wagens wurde für überflüssig gehalten, da er doch wieder schmutzig würde, und selbst einem Chemiker sollte es schwer geworden sein, die Grundfarbe desselben zu entdecken. Ein Schaffner begleitete den Wagen und es wurde zwei oder vierspännig gefahren, je nach Beschaffenheit der Wege.

Die Fahrt zwischen den beiden Hauptstädten des Landes, welche ungefähr 60 km von einander entfernt liegen, dauerte zwei Tage. Der Wagen fuhr Dienstags früh von Sondershausen ab, übernachtete eine Zeit lang in Hafsleben, dann in Langensalza, später in dem Dorfe Henschleben und kam am Mittwoch in Arnstadt an. Am Donnerstag früh fuhr er von Arnstadt weg und traf Freitag Abends wieder in Sondershausen ein.

Auf den Fahrten ging es meistens recht gemüthlich zu; Schaffner und Postillon liefsen es sich angelegen sein, ihre Passagiere, so gut sie konnten, zu unterhalten, wogegen diese dankbar ihren Mundvorrath mit jenen theilten, ihnen auch wohl einen Trunk dazu reichten. Fast vor jedem Wirthshause, wo es gutes Bier gab, wurde angehalten, um sich zur ferneren Fahrt zu stärken; hierbei kamen aber die Passagiere, namentlich die »blinden«, am schlimmsten weg, da sie die Zeche bezahlen mufsten.

Wenn es nun einmal gar zu langsam vorwärts ging, so rief zuweilen der Schaffner dem Postillon zu: »Gieb einmal dem Präsidenten einen festen und der Prinzefs auch einen, sie wollen nicht ziehen!« Diese sonderbare Ausdrucksweise hatte darin ihren Grund, dafs das eine Pferd von einem Präsidenten und das andere von einer Prinzessin als ausrangirt gekauft worden war.

Einmal aber hatte die Fahrt doch ein etwas ungemüthliches Ende. Als nämlich der Wagen in Sondershausen Abends angekommen war, stellte es sich heraus, dafs zwei Geldsäcke mit mehreren Tausend Thalern fehlten. Der Beamte war bestürzt, der Schaffner aber verlor seine Ruhe nicht und sagte ganz gelassen: »Nun, wenn die Säcke nicht da sind, so stehn sie gewifs noch in Henschleben.« Es wurde noch in derselben Nacht eine Estafette abgeschickt, die auch die beiden Geldsäcke unversehrt vorfand, welche der ehrliche Wirth in der Kammer des Schaffners vorgefunden und in Verwahrung genommen hatte.

Als der Kammerwagen endlich, dem Gebote der Zeit folgend, seine Fahrten einstellte, so widmete ihm ein thüringisches Blatt noch einen poetischen Nachruf, und auch wir wollen nun von dem alten Burschen Abschied nehmen, nachdem wir in Vorstehendem noch einmal seiner gedacht haben.

---

*) Siehe Stephan, Geschichte der Preufsischen Post, Seite 510—512.

# II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Merkwürdige Einwirkung des elektrischen Funkens. Es ist bekannt, dafs man häufig vom Blitz erschlagene Menschen gefunden hat, bei denen auf einer bestimmten Körperstelle ein rothbraun oder scharlach gezeichnetes vollkommenes Bild bestimmter Figuren, meistens aber eines Baumes, entstanden war. Man erklärte sich diese Erscheinung durch Lichtwirkung; man glaubte, dafs, da meistens Leute auf freiem Felde vom Blitze erschlagen werden, derselbe einen benachbarten Baum gleichsam photographisch auf den Körper des Erschlagenen abbilde. Nun geschah es im Laufe dieses Sommers in der Grafschaft Leicester in England, dafs ein vom Blitz erschlagener Hirte gefunden wurde, auf dessen Rücken man in wunderbarer Zeichnung und von brillanter Scharlachfarbe, im Relief, das Bild einer Pflanzenstaude fand, deren zahlreiche Aeste in wunderbarer Zeichnung, wie mit einer Nadel gestochen, sich auf dem Rücken des Leichnams eingravirt fanden. Der Stamm dieser gezeichneten Staude war etwa $^3/_4$ Zoll breit, und der allgemeine Anblick derselben gab ungefähr das Bild eines mit 7—8 Aesten versehenen Farrnkrautwedels. Da in der Nähe des Ortes, wo der Erschlagene gefunden wurde, kein ähnlicher Strauch, auch keine ähnliche Staude zu finden war, so reichte die bisherige Erklärungsweise des Phänomens nicht mehr aus. Die neuere physikalische Forschung aber hat durch nachgeahmte Experimente bewiesen, dafs derartige baumförmige Zeichnungen an dem Körper vom Blitze erschlagener Menschen auf ganz natürlicher direkter Einwirkung des elektrischen Funkens beruhen, welcher an dieser Stelle auf den Körper überspringt und, nach verschiedenen Richtungen auseinanderfahrend, eine Zeichnung wie die erwähnte auf der Haut zurückläfst. Dem Physiker Planté zu Paris ist es gelungen, mit einer sehr starken galvanischen Batterie einen gleichen Effekt zu erzielen. Derselbe zog zur Erklärung dieses Phänomens eine Batterie von 800 Elementen in den Bereich seiner Thätigkeit, mit welcher er einen Funken von 12 Centimetern Länge erhielt. Im Momente, wo dieser Funke z. B. auf eine isolirte Schicht aus einer Mischung von neun Zehntel Harz und ein Zehntel Paraffin, die auf eine Glasplatte aufgetragen ist, überspringt, läfst er das Bild eines hübschen Baumes oder einer Staude zurück, welches jenen Abbildungen gleicht, die man schon häufig auf dem Körper vom Blitz erschlagener Menschen gefunden hat. Es handelt sich demnach in all diesen Fällen nicht um eine photographische Wirkung, sondern um einen ganz natürlichen Widerstandseffekt beim Ueberspringen des elektrischen Funkens.

(Frankf. Ztg.)

---

Eine neue Karte von Japan von E. Knipping ist bei Stanford in London erschienen. Der Autor, Professor an der Marineschule zu Tokio, hat dazu sowohl japanische Dokumente als eigene Vermessungen benutzt. Die Karte, im Mafsstabe von 18 englischen Meilen auf den Zoll, zeigt aufser den Hauptwegen auch Saumpfade. Auf Nebenkarten werden die verwickelten politischen Grenzen, die Eisenbahnen und die Telegraphen deutlich angegeben. Nach den amtlichen Angaben des japanischen Unterrichtsministers giebt es in ganz Nippon 566 Orte mit mehr als 1000 Einwohnern und unter diesen 5 mit über 100 000 Einwohnern, nämlich Tokio oder Jeddo mit 595 905, Ohosaka mit 271 292, Kioto mit 238 603, Nagara mit 125 195 und Kanazara mit 109 850 Einwohnern. Von Städten mit 20 000 bis 50 000 Seelen giebt es 41, unter denen die drei Hafenstädte Jokohama mit 64 602, Nagasaki mit 29 660 und Hakodate mit 28 800 die bekanntesten sind.

(Ausland.)

---

Die Legung des neuen französisch-amerikanischen Kabels (vergl. Jahrg. 1879 des Archivs für Post und Telegraphie, Seite 576) ist, wie das »*Journal of the telegraph*« meldet, unterm 17. November glücklich beendet worden. Nachdem bereits am 15. November der Kabeldampfer Faraday mit dem Küstenkabel vor North Eastham, Massachusetts, eingetroffen war, wurde am 16. in der Nähe des Leuchtthurms von North Eastham die Landung bewirkt und am 17. das Kabel mit den in einem vorerst nur provisorisch hergerichteten Gebäude aufgestellten Apparatsystemen in Verbindung gebracht. Am 20. November fand die offizielle Einweihung des Kabels statt.

Wie wir dem »*Electrician*« entnehmen, richtete zunächst der Präsident der französischen Republik an den Präsidenten der Vereinigten Staaten ein Telegramm folgenden Inhalts:

> »*Paris*, 20. *Novembre* 1879. *Le Président de la République Française inaugure le nouveau câble qui unit la France et l'Amérique en envoyant l'expression de ses sentiments les plus cordiaux à Monsieur le Président de la République des Etats-Unis.*«

Der Präsident Hayes sandte hierauf folgendes Erwiderungs-Telegramm ab:

> »*Washington, November* 21, 1879. *The President of the United States has received with the greatest pleasure the agreeable communication in which the President of the French Republic announces the successful laying of the new Transatlantic cable. He hopes that this cable will be the means of transmitting only messages of friendship and respect between the Governments and the citizens of the two countries.*«

Das sonach betriebsfähige Kabel stammt aus der Fabrik von Siemens Brothers in London. Die Isolation desselben soll eine ganz vorzügliche sein. Die Kabelgebühr ist Seitens der Gesellschaft auf den äufserst niedrigen Betrag von 60 Centimen pro Wort festgesetzt worden. Wie verlautet, hat in Folge dessen auch die *Anglo American Telegraph Company* beschlossen, vom Tage der Eröffnung des neuen Kabels ab die Taxe für die Strecke ihrer eigenen Kabel von Valencia bezw. Brest nach New-York von 3,75 Franken auf 60 Centimen herabzusetzen. Dagegen soll seitens der *Direct United States Cable Company* eine Gebührenherabsetzung vorläufig noch nicht in Aussicht genommen sein.

---

Italienische Forscher in Neu-Guinea. In Neu-Guinea verbleibt für geographische Entdeckungen noch ein weites Feld, denn die hohe Gebirgskette, von welcher die Insel der Länge nach durchschnitten wird, ist gänzlich unbekannt. Dagegen ist unsere Kenntnifs über sonstige Theile der grofsen Insel in den letzten Jahren namentlich durch die Arbeiten italienischer Forscher wesentlich bereichert worden. Nach einem Berichte des Professors Giglioli aus Florenz in dem Novemberhefte der *Proceedings of the Royal Geographical Society* war Graf Carlo Vidua di Conzano der erste Italiener, welcher Neu-Guinea besuchte; auf einem holländischen Schiffe landete er im Jahre 1830 in der Triton-Bai. In den Jahren 1869 bis 1870 gingen Oberst G. di Lenna und G. Emilio Cerruti an die Südwestküste der Papua-Insel, fanden jedoch in ihren Forschungsarbeiten ein wesentliches Hindernifs durch die verrätherischen Angriffe der Eingeborenen an der Nordseite der Mac Cluer-Bai. Von ihnen rührt eine Aufnahme der Galewostrafse her. — Dr. Odoardo Beccari und Signor L. M. d'Albertis gelangten im Jahre 1872 nach einer Insel in der Galewostrafse, von wo sie Ausflüge nach dem Hauptlande Neu-Guineas unternahmen. Sie erforschten später die Arfak-Gebirge, die Heimath der Paradiesvögel. Während d'Albertis wegen Erkrankung am Fieber genöthigt war, nach Sydney zu gehen, besuchte Beccari die Aru- und Kei-Inseln. Beide Reisende machten sehr wichtige botanische und zoologische Sammlungen,

in welchen namentlich eine neue Art Paradiesvogel enthalten war. Im Jahre 1875 wurde dem Dr. Beccari durch Unterstützung des Stadt- und Provinzialrathes von Genua eine zweite Reise nach Neu-Guinea ermöglicht. Mit einem auf Amboyna gemietheten Schooner landete er in Dorei-Ham; er bestieg den Berg Morait in einer Höhe von 3500 Fufs und erlangte einen Blick auf den gröfsten Flufs in der nördlichen Halbinsel Neu-Guineas. Später erreichte er dessen Ufer und stellte den Stromlauf von den Arfak-Gebirgen nach der Nordwestküste fest. Im Weiteren erforschte Beccari die ganze Küste der weiten Geelvink-Bai und besuchte die in derselben belegenen Inseln. Bei einem erneuten Besuche der Arfak-Gebirge erreichte er eine Höhe von 7000 Fufs und stellte die höchsten Gipfel auf 9500 Fufs fest. Mit umfangreichen naturgeschichtlichen Sammlungen kehrte er heim. — Nach längerem Aufenthalte in Australien ging Signor d'Albertis in Begleitung eines jungen Genuesers, Tommasinelli, im Jahre 1875 abermals nach Neu-Guinea, um die Südküste zu besuchen und auf einem der grofsen Flüsse in das Innere vorzudringen. Die Reisenden erreichten die Yule-Insel, machten von dort mehrere Ausflüge, hatten aber durch Krankheit und Mangel an Lebensmitteln ernsthaft zu leiden. Tommasinelli sah sich dadurch genöthigt, in die Heimath zurückzukehren. — Nach einem wiederholten Besuche in Australien schlofs sich d'Albertis der Forschungsreise der englischen Missionsgesellschaft unter Macfarlane nach dem unbekannten Flyflusse an. Dieser Flufs wurde 150 Meilen weit befahren. Nach Sydney zurückgekehrt, war es d'Albertis vergönnt, durch freigiebige Unterstützung ein kleines Dampfboot zu erlangen, mit welchem er im Mai 1876 den Flyflufs 500 Meilen hinauffuhr; er vermochte seine Flagge fast im Mittelpunkte Neu-Guineas aufzupflanzen. Im Jahre 1877 ging er nochmals zum Flyflusse; die Eingeborenen zeigten sich indessen feindlich gesinnt, und nach überstandenen grofsen Gefahren landete er am 1. Januar 1878 auf der Mount Ernest-Insel in der Torresstrafse; sein ganzes Schiffsvolk, mit Ausnahme des englischen Ingenieurs und eines Knaben, hatte ihn verlassen. Er legte grofse botanische, zoologische und ethnologische Sammlungen an.

Die italienischen Forscher in Neu-Guinea haben etwa 5000 Exemplare von Pflanzen und fast 100 000 von Thieren heim gebracht; davon sind 10 000 Vögel und 80 000 Insekten den Museen in Genua und Florenz von Beccari und d'Albertis einverleibt worden.

---

Verleihung der Korporationsrechte an den Post-Spar- und Vorschufsverein zu Schwerin i. M. Denjenigen Spar- und Vorschufsvereinen von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, welchen zur weiteren Ausdehnung und Befestigung ihrer Wirksamkeit die Rechte von juristischen Persönlichkeiten verliehen worden sind, ist neuerdings auch der Verein in Schwerin i. M. hinzugetreten. Die betreffende landesherrliche Verfügung bringen wir nachstehend zum Abdruck:

Wir Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Grofsherzog von Mecklenburg u. s. w., thun hiermittelst kund, dafs Wir dem Spar- und Vorschufsverein von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Bezirke der Kaiserlichen Ober-Post-Direction zu Schwerin auf Grund des hier angehefteten Statuts die Rechte einer juristischen Person kraft dieses beigelegt haben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Grofsherzoglichen Insiegel.

Gegeben durch Unser Justiz-Ministerium.

Schwerin, am 5. Dezember 1879.

gez. Friedrich Franz.
(L. S.)

---

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 52. Berlin, 25. Dezember 1879.

Errichtung eines deutschen elektrotechnischen Vereins. — Die Vertheilung der Unterbeamtengeschäfte im Post- und Telegraphen-Betriebsdienste. — Entwickelung der Rohrpost in Berlin. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Annahmebuch für gewöhnliche Packete. Verrechnung der für die von Telegraphenboten und Landbriefträgern mitgebrachten Telegramme. Befestigung der Briefkastenplatten [Stundenplatten]. Vorsicht mit Postkassengeldern). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

**2) Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 50. Stuttgart, 15. Dezember 1879.

Das biegsame Glas der Alten. — Oberländer's Schilderung von Australien. — Die Regulirung des Mississippi. Von Ernst v. Hesse-Wartegg. II. — Sechs Jahre afrikanischer Reisen. II. — Reisebrief von den Inseln Teneriffa und Palma. Von Gustav Pauli (Schlufs). — Vom Büchertisch.

**3) Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 3. Dezember 1879.

Ostwärts. Von Alfred Wäldler. — Famfam. Von Hübbe-Schleiden. — Der Basalt. Von E. Hammer. II. — Auf dem Blauen Flusse. Nach Gaston de Bezaures »Le Fleuve Bleu« von H. Scheube. — Neves' Jagdexpedition in Südafrika. Mitgetheilt von D. v. Schütz. — Das Seegefecht von Iquique. — Am Gran Sasso d'Italia. — Das Bundaplateau. Von Henry Greffrath. — Eine Reise ins Eismeer. — Die Bermudainseln. Von Gustav Lening.

**4) Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindemann. 1879. IX.

Berichte der schwedischen Polarexpedition. — Neue Karte des Deutschen Reichs. Von C. Vogel. — Nachrichten vom Gabun. Von H. Soyaux. — Ueber die Schreibweise geographischer etc. Eigennamen. Von G. Rohlfs. — Die Temperaturzonen der Erde. Von Prof. Dr. Alex. Supan. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur.

**5) Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**The telegraphic journal.** Vol. VII. No. 165.

Bright's improved relay. — The Glasgow electric fire alarm system. — Rapieff's current reverser. — Sir William Thomson on distinguishing lights for light-houses. — Howell's batteries. — Edward's Sounder. — Siemens' differential electric lamp. — The transmission of motive power by electricity. — New researches on the theory of the microphone. — The magnetism of a wire traversed by an electric current.

**Journal of the Society of Telegraph Engineers.** Vol. VIII. No. 28.

Lambrigot's modified phonograph. — Discussion on the paper by Prof. Hughes, on »The means of preventing induction in lateral wires«. — Recent improvements in Professor Bell's telephone.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 3.

The New Franco-American Cable. — Cable Companies. — The electric conductivity of carbon under different pressures.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DER DEUTSCHEN REICHS-POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER KAISERLICHEN POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

**No. 2.** BERLIN, JANUAR. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 5. Der Post- und Telegraphenverkehr der Länder Europas im Jahre 1878.

In dem Post-Archiv für das Jahr 1874, Seite 594, findet sich eine Uebersicht über den Postverkehr der Länder Europas im Jahre 1873 mitgetheilt. Nachdem seit jener Zeit fünf Jahre verstrichen sind, erscheint es von Interesse, zu erfahren, welche Steigerung der Postverkehr in der Zwischenzeit erfahren hat. Die nachstehende Uebersicht, welche auch die Ergebnisse des Telegraphenwesens in Europa enthält, gewährt hierüber einigen Aufschlufs. Die Angaben in derselben gründen sich theils auf Mittheilungen der Verwaltungen, theils auf Nachrichten in anderen zuverlässigen Veröffentlichungen. In denjenigen Fällen, in welchen die Zahlenangaben für die Ergebnisse des Jahres 1878 nicht zu erlangen waren, mufsten die für frühere Jahre bekannt gegebenen Zahlen aufgenommen werden.

Was den Postbetrieb anlangt, so verfügt Europa über 54 000 Postanstalten; 176 000 Briefkasten sind zur Benutzung für das Publikum aufgestellt; nicht weniger als 211 000 Beamte und Unterbeamte sind erforderlich, um die nahezu $5\frac{1}{4}$ Milliarden Briefpostsendungen den Empfängern zuzuführen. Jeder der 312 Millionen Bewohner Europas schreibt durchschnittlich jährlich zehn Briefe und Postkarten. Der Reingewinn, welchen die Verwaltung der Post in Europa jährlich abwirft, beläuft sich auf $93\frac{1}{2}$ Millionen Mark.

Bei Betrachtung der Verkehrsverhältnisse in den einzelnen Ländern ergiebt sich, dafs die verhältnifsmäfsig gröfste Zahl von Postanstalten in der Schweiz vorhanden ist, wo auf 15 qkm eine Postanstalt entfällt.

Indessen darf für die schweizerischen Postanstalten keineswegs allgemein der Mafsstab angelegt werden, den man für den Begriff einer Postanstalt in Deutschland anzunehmen gewohnt ist. Während in Deutschland selbst die Postanstalten von untergeordneter Bedeutung, die Postagenturen, sich mit der Annahme und Aushändigung sämmtlicher Gattungen von Postsendungen zu befassen haben, ist in der Schweiz ein nicht geringer Theil der Postanstalten nur während der Sommermonate geöffnet und besteht lediglich zu dem Zwecke, um den Korrespondenzbedürfnissen der Fremden, welche das Land jahraus jahrein seiner grofsartigen Naturschönheiten wegen zahlreich aufsuchen, zu genügen. Die Befugnisse und die Leistungen dieser Gasthofs-Postanstalten bleiben hinter denen der deutschen Betriebsstellen meistens weit zurück. Auch in Grofsbritannien und Irland, sowie in Niederland, in welchen Ländern bereits auf einem Flächenraum von 23 bezw. 25 qkm eine Postanstalt sich befindet, sind die postalischen Verrichtungen vieler Postanstalten von untergeordneter Bedeutung. Auf Niederland folgen Belgien und Luxemburg, wo auf 47, und demnächst Deutschland, wo auf 61 qkm eine Postanstalt entfällt.

Diesen Ländern schliefsen sich an: Oesterreich mit 75, Dänemark mit 80, Frankreich und Italien mit 92 qkm. In allen übrigen Ländern befindet sich je eine Postanstalt auf mehr als 100 qkm, in Rufsland sogar erst auf 1360 qkm.

Bei Zugrundelegung der Einwohnerzahl entfällt eine Postanstalt auf 947 Einwohner in der Schweiz, auf 2057 in Norwegen, auf 2379 in Schweden, auf 2461 in Grofsbritannien und Irland, auf 3033 in Niederland, auf 3727 in Luxemburg, auf 4050 in Dänemark, auf 4808 Einwohner in Deutschland. Hierbei mufs jedoch bemerkt werden, dafs zu einer Vergleichung der einzelnen Länder mit einander bezüglich ihrer gröfseren oder geringeren Anzahl von Postanstalten das Verhältnifs zur Einwohnerzahl um deswillen nicht geeignet erscheint, weil zur richtigen Beurtheilung nothwendiger Weise noch das Verhältnifs der Einwohnerzahl zum Flächenraum in Betracht zu ziehen ist. In dünn bevölkerten Ländern, wie Norwegen, Schweden, Rufsland, in denen durchschnittlich auf 1 qkm nur 6 bezw. 10 und 14 Menschen wohnen, entfallen naturgemäfs auf eine Postanstalt nur wenig Einwohner. Man würde daher einen Irrthum begehen, wenn man hieraus auf das Vorhandensein einer grofsen Anzahl von Verkehrsanstalten in jenen Ländern schliefsen wollte.

Bezüglich der Zahl der Postbriefkasten steht Deutschland oben an mit 53 215 Stück; dann folgt Frankreich mit 50 121, England mit 25 767, Italien mit 11 100. Wie aus der Uebersicht hervorgeht, ist das Verhältnifs der Zahl der Briefkasten zur Zahl der Postanstalten in den einzelnen Ländern ein sehr verschiedenes. Während Frankreich 9 mal, Belgien 8 mal, Deutschland 6 mal, Italien etwa 4 mal so viel Briefkasten als Postanstalten besitzt, haben England, Oesterreich, Rufsland, die Schweiz deren nur 2 mal so viel, und bei mehreren mit einer verhältnifsmäfsig nur geringen Zahl von Postanstalten versehenen Ländern, wie Norwegen, Spanien und Ungarn, bleibt die Zahl der Briefkasten sogar beträchtlich hinter der Zahl von Postanstalten zurück, während man anzunehmen versucht ist, dafs diese Staaten durch Aufstellung einer gröfseren Zahl von Briefkasten den Mangel an Postanstalten weniger fühlbar zu machen sich bestreben sollten.

Eine Vergleichung hinsichtlich des Personals vorzunehmen, begegnet Schwierigkeiten, weil einerseits wegen der in einzelnen Ländern bestehenden Vereinigung von Post- und Telegraphenverwaltung eine Trennung des jeder der beiden Verwaltungen zugehörigen Personals nicht angänglich ist, andererseits mehrere Länder, welche sich auch mit der Beförderung von Packeten, Geldbriefen etc. befassen, wie Däne-

mark, Deutschland, Luxemburg, Norwegen, Oesterreich, Rufsland, Schweden, die Schweiz und Ungarn, ein im Vergleich zu ihrem Briefverkehr verhältnifsmäfsig zahlreicheres Personal aufweisen als diejenigen, in denen die Staatspost nur die Beförderung von Briefpostsendungen übernommen hat. Ferner ist nicht aufser Acht zu lassen, dafs bei Ermittelung des Personals in den einzelnen Ländern nicht nach gleichen Grundsätzen verfahren wird, indem die einen das Aushülfspersonal mitzählen, die andern nicht.

Betrachten wir nunmehr die in den folgenden Spalten der Tabelle aufgeführte Zahl der abgesandten Briefsendungen, so fällt uns zunächst die grofse Zahl der in England beförderten Briefsendungen auf, nämlich 1 531 Millionen Stück, von denen der gröfste Theil in Briefen besteht, während 430 Millionen auf Postkarten, Drucksachen etc. und Zeitungsnummern entfallen. Demnächst folgt Deutschland mit 1 190 Millionen, unter denen sich zur Hälfte Briefe, zur anderen Hälfte grofsentheils Zeitungen befinden. Frankreich weist 956 Millionen Sendungen auf. Bemerkenswerth ist die grofse Beliebtheit, welche sich die Postkarte bei dem Publikum, namentlich in Belgien, Deutschland, Niederland, Oesterreich, der Schweiz und Ungarn, erworben hat. Zu beachten ist ferner der Unterschied, der sich bei einzelnen Ländern in der Zahl der Zeitungsnummern gegenüber der Zahl der Briefe herausstellt. Während in Belgien, Dänemark, Deutschland, Rufsland und der Schweiz die Zahl der Zeitungsnummern überwiegt oder doch nicht allzu sehr hinter der Zahl der Briefe zurückbleibt, andere Länder, wie Frankreich, Italien, Oesterreich, Spanien, Ungarn halb so viel Zeitungsnummern wie Briefe befördern, ist das Verhältnifs bei England ein anderes, indem dort acht- bis neunmal so viel Briefe als Zeitungsnummern zur Versendung gelangen.

Zur Beurtheilung der materiellen und geistigen Entwickelung eines Volkes ist das Verhältnifs der Briefzahl zur Einwohnerzahl nicht ohne Bedeutung. Wir ersehen aus der Tabelle, dafs in England die gröfste Zahl von Briefen und Postkarten auf einen Einwohner entfällt, nämlich 35,5 Stück; dann folgen die Schweiz mit 21,5, Deutschland mit 15,3, Niederland mit 14,7, Frankreich mit 13,1, Belgien mit 12,6, Dänemark und Luxemburg mit 11,1. In den übrigen Ländern fallen weniger als 10 Briefe und Postkarten auf den Kopf der Bevölkerung. Am schwächsten ist der Briefverkehr in der Türkei mit 0,3, in Rufsland mit 1,2, in Rumänien und Griechenland mit 1,8 Stück. Im Drucksachen-, Waarenproben- und Zeitungsverkehr steht die Schweiz obenan mit 24,4 Stück. Dann folgen Belgien mit 17,0, Frankreich mit 12,8, Deutschland mit 12,6, Dänemark mit 12,8, Niederland mit 10,9 Stück. Zuletzt erscheinen auch hier wiederum die Türkei, Rumänien, Rufsland, Griechenland. Unter Zusammenfassung sämmtlicher Briefsendungen stellt sich das Verhältnifs so, dafs den ersten Rang einnimmt die Schweiz mit 45,9 Stück. Ihr reihen sich an England mit 44,8, Belgien mit 29,6, Deutschland mit 27,9, Frankreich mit 25,9, Niederland mit 25,6, Dänemark mit 23,6, Luxemburg mit 21,0 Stück. Den Schlufs macht die Türkei mit 0,4 Stück.

Mit Zuschufs aus Staatsmitteln arbeiteten von sämmtlichen Postverwaltungen Europas im Jahre 1878 diejenigen von Norwegen, Rufsland und Schweden, wogegen die übrigen Länder einen Ueberschufs der Einnahmen über die Ausgaben, zum Theil von beträchtlicher Höhe erzielten. Namentlich günstig gestellt ist England mit 41 Millionen und Frankreich mit fast 25 Millionen Mark Ueberschufs.

Erklären läfst sich dies durch den Umstand, dafs die Postverwaltungen dieser Länder lediglich die Briefpost in den Bereich ihrer Wirksamkeit gezogen haben und die kostspieligeren Einrichtungen, welche die Annahme, Beförderung und Bestellung von Packeten, sowie die Beförderung von Personen verursachen, nicht zu unterhalten brauchen. Wie bekannt, hat namentlich Deutschland eine sehr ausgedehnte Fahrpost. Aufser der angegebenen Zahl von Briefsendungen werden in Deutschland noch

Uebersicht über den Postverkehr de[r]

| Länder. | Flächen-inhalt. | Einwohner-zahl. | Einwohner auf einem qkm. | Postanstalten. Zahl. | Eine Postanstalt enthält auf qkm. | Eine Postanstalt enthält auf Ein-wohner | Post-brief-kasten. | Post-personal. | Au[f] Briefe. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgien | 29 455 | 5412731 | 184 | 625 | 47 | 8 660 | 5 178 | 4 080 | 55 586 00 |
| Dänemark (1877) | 38 237 | 1940000 | 51 | 479 | 80 | 4 050 | 1 436 | 2 094 | 21 355 00 |
| Deutschland | 539 694 | 42727874 | 79 | 8 887 | 61 | 4 808 | 53 215 | 65 422[2]) | 543 135 00 |
| Frankreich | 528 573 | 36905788 | 70 | 5 730 | 92 | 6 441 | 50 121 | 33 579 | 451 351 00 |
| Griechenland (1877) | 50 211 | 1457894 | 29 | 145 | 346 | 10 054 | 375 | 487 | 2 683 00 |
| Grofsbritannien u. Irland | 314 951 | 34160000 | 108 | 13 881 | 23 | 2 461 | 25 767 | 34 033 | 1 100 256 00 |
| Italien | 296 013 | 27500000 | 93 | 3 225 | 92 | 8 527 | 11 100 | 14 334 | 155 238 00 |
| Luxemburg | 2 587 | 205000 | 79 | 55 | 47 | 3 727 | 300 | 192 | 2 089 00 |
| Montenegro | 9 433 | 286000 | 30 | ? | ? | ? | ? | ? | ? |
| Niederland | 32 840 | 3981887 | 121 | 1 313 | 25 | 3 033 | 1 625 | 3 766 | 46 489 00 |
| Norwegen | 314 864 | 1864000 | 6 | 906 | 348 | 2 057 | 310 | 1 310 | 10 572 00 |
| Oesterreich (1877) | 300 191 | 21752000 | 72 | 4 006 | 75 | 5 430 | 8 064 | 13 110 | 156 368 00 |
| Portugal[5]) | 89 540 | 4347441 | 49 | 747 | 120 | 5 820 | 1 189 | 2 177 | 13 441 00 |
| Rumänien | 160 150 | 5040000 | 31 | 232 | 690 | 21 724 | 644 | 1 205[3]) | 8 522 00 |
| Rufsland, europäisches[6]) | 5 381 704 | 73959586 | 14 | 3 957 | 1 360 | 18 691 | 7 349 | 14 683 | 85 423 00 |
| Schweden | 444 814 | 4484542 | 10 | 1 885[7]) | 236 | 2 379 | 2 627 | 3 496 | 30 111 00 |
| Schweiz | 41 418 | 2669147 | 64 | 2 820 | 15 | 947 | 5 168 | 5 552 | 50 771 00 |
| Serbien | 48 657 | 1720000 | 35 | ? | ? | ? | ? | ? | ? |
| Spanien (1877) | 500 443 | 16526511 | 33 | 2 530 | 198 | 6 532 | 410 | 7 370 | 78 446 00 |
| Türkei (1874) | 338 168[8]) | 8971000[8]) | 27 | 429 | 788 | 20 911 | ? | ? | 2 439 00 |
| Ungarn | 335 077 | 15860123 | 47 | 2 043 | 164 | 7 763 | 1 043 | 4 707 | 64 731 00 |
| Europa | 9 860 000 | 312300000 | 32 | 54 000 | 183 | 5 783 | 176 000 | 211 000 | 2 880 000 00 |

[1]) Ausschliefslich der portofreien.
[2]) Ohne die Kosten für die Seepostverbindung zwischen Ostende und Dover und ohne die an die Eisenbahnen gezahlten Vergütungen für Beförderung der Postsendungen.
[3]) Auch Telegraphie.
[4]) Für das Jahr 1877.
[5]) Ohne Azoren und Madeira.

jährlich 80 Millionen Packet- und Geldsendungen und 5 Millionen Reisende befördert. Die grofse Zahl der Packetsendungen erfordert ausgedehnte Räumlichkeiten, einen beträchtlichen Bestand an Wagen und Pferden und zahlreiches Personal zur Behandlung der Sendungen. Die Ausgaben sind daher für diesen Zweig des Postdienstbetriebes viel gröfser, als für die einfacheren Verhältnisse der Briefpost.

In erheblich geringerem Umfang als der Postverkehr bewegt sich Europas **Telegraphenverkehr.** Europa besitzt 391 000 km Staatstelegraphenlinien mit einer Drahtlänge von 1 088 000 km. 31 000 Telegraphenanstalten mit einem Personal von über 51 000 Personen besorgen die Annahme und Beförderung von mehr als 74 Millionen Telegrammen. Eine Telegraphenanstalt entfällt im Durchschnitt auf 318 qkm und 10 074 Einwohner. Von den abgesandten Telegrammen kommen 24 Stück auf je 100 Einwohner. Im gesammten Telegraphenbetrieb Europas ist im Jahre 1878 eine Reineinnahme von über 7 ½ Millionen Mark erzielt worden.

Unter den **einzelnen Ländern**

Länder Europas im Jahre 1878.

| gelieferte Briefsendungen. (Inland und nach dem Auslande.) | | | | Auf einen Einwohner entfallen | | | Postbetriebs- | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Post-karten. | Druck-sachen, Geschäfts-papiere und Waaren-proben. | Zeitungs-nummern. | Zusammen. | Briefe u. Postkarten. | Drucksachen etc. u. Zeitungsnummern. | Zusammen. | Einnahmen. M. | Ausgaben. M. | Ueberschufs (+) bz. Zuschufs (—) M. |
| 12 576 000 | 26 360 000 | 65 601 000 | 160 123 000 | 12,6 | 17,0 | 29,6 | 8 276 199 | 5 420 527[2]) | + 2 855 672 |
| 170 000 | 1 050 000 | 23 238 000 | 45 813 000 | 11,1 | 12,5 | 23,6 | 4 201 580 | 3 765 490 | + 436 090 |
| 108 741 000 | 109 718 000 | 428 466 000 | 1 190 060 000 | 15,3 | 12,6 | 27,9 | 141 934 914[3]) | 129 031 609[3]) | + 12 903 365[3]) |
| 30 522 000 | 241 772 000 | 232 411 000 | 956 056 000 | 13,1 | 12,8 | 25,9 | 83 986 942 | 59 004 999 | + 24 981 943 |
| 4 600 | — | 1 867 000 | 4 554 600 | 1,8 | 1,3 | 3,1 | 465 854 | 329 302 | + 136 552 |
| …1 445 000 | 189 300 000 | 130 895 000 | 1 531 896 000 | 35,5 | 9,3 | 44,8 | 120 940 000[4]) | 79 820 000[4]) | + 41 120 000[4]) |
| 17 866 000 | 62 131 000 | 80 780 000 | 316 015 000 | 6,3 | 5,2 | 11,5 | 20 893 899 | 18 404 613 | + 2 489 286 |
| 190 000 | 1 056 000 | 968 000 | 4 303 000 | 11,1 | 9,9 | 21,0 | 294 860 | 260 950 | + 33 910 |
| ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? |
| 12 041 000 | 12 498 000 | 30 784 000 | 101 812 000 | 14,7 | 10,9 | 25,6 | 5 836 260 | 4 190 862 | + 1 645 398 |
| 110 000 | 481 000 | 8 411 000 | 19 574 000 | 5,7 | 4,8 | 10,5 | 1 614 278 | 1 699 041 | — 84 763 |
| 25 853 000 | 19 777 000 | 63 842 000 | 265 840 000 | 8,4 | 3,8 | 12,2 | 29 690 380 | 28 666 720 | + 1 023 660 |
| 130 000 | 1 144 000 | 8 146 000 | 22 861 000 | 3,1 | 2,1 | 5,2 | 2 050 494 | 1 615 507 | + 434 987 |
| 416 000 | 669 000 | 3 475 000 | 13 082 000 | 1,8 | 0,8 | 2,6 | 5 196 377[3]) | 2 468 141[3]) | + 2 728 236[3]) |
| 2 793 000 | 5 320 000 | 78 263 000 | 171 799 000 | 1,2 | 1,1 | 2,3 | 44 784 108 | 46 980 208 | — 2 196 100 |
| 574 000 | 2 184 000 | 23 013 000 | 55 882 000 | 6,8 | 5,6 | 12,4 | 5 226 000 | 5 279 000 | — 53 000 |
| 8 655 000 | 14 133 000 | 50 974 000 | 122 533 000 | 21,5 | 24,4 | 45,9 | 12 072 577 | 10 791 386 | + 1 281 191 |
| ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? |
| 1 040 000 | 5 767 000 | 38 479 000 | 123 732 000 | 4,8 | 2,7 | 7,5 | 7 228 076 | 5 948 240 | + 1 279 836 |
| — | 75 000 | 1 250 000 | 3 764 000 | 0,3 | 0,1 | 0,4 | ? | ? | ? |
| 0 292 000 | 9 012 000 | 33 835 000 | 117 870 000[9]) | 4,7 | 2,7 | 7,4 | 11 712 740 | 9 644 447 | + 2 068 293 |
| 342 000 000 | 702 000 000 | 1 305 000 000 | 5 229 000 000 | 10,3 | 6,4 | 16,7 | 507 000 000 | 413 500 000 | + 93 500 000 |

[6]) Die Angaben über Postanstalten u. s. w. erstrecken sich auch auf das asiatische Rufsland; die auf letzteres entfallenden Zahlen sind indefs auf die bezüglichen Verhältnifszahlen ohne Einflufs.
[7]) Aufserdem bestehen zur Zeit der Schifffahrt 83 sog. Dampfschiffs-Postexpeditionen.
[8]) Für das Jahr 1878.
[9]) Ohne die nach Oesterreich bestimmten Briefsendungen.

Europas befinden sich, was die Dichtigkeit des Telegraphennetzes anlangt, Belgien, die Schweiz und England in der günstigsten Lage mit 1 km Linie auf 5,6, 6,7 und 7,5 qkm Flächenraum; dann folgen Luxemburg mit 1 km Linie auf 8,3 qkm, Deutschland und Frankreich auf 8,9, Niederland auf 9,0 qkm.

Die geringste Entwickelung zeigen Rufsland, Schweden und Norwegen, in welchen Ländern erst auf 67,3 bezw. 53,7 und 41,3 qkm ein Kilometer Linie entfällt.

Unter den Telegraphenanstalten sind die dem Privatverkehr geöffneten Eisenbahn-Telegraphenanstalten um deswillen mit einbegriffen worden, weil bei Nichtberücksichtigung dieser, wegen der in den einzelnen Ländern Europas mehr oder minder stattfindenden Heranziehung derselben im Interesse des Publikums, von der Zahl der dem Publikum zugänglichen Telegraphenanstalten nur ein unvollkommenes Bild gegeben würde. Wie durch die grofse Zahl ihrer Postanstalten, so zeichnen sich auch durch die bedeutende Zahl ihrer Telegraphenanstalten die Schweiz und Belgien vor allen übrigen Ländern aus. Es befindet sich nämlich in der

## Uebersicht über den Telegraphenverkehr der Länder Europas im Jahre 1878.

| Länder. | Staats-Telegraphen- Linien. km. | Staats-Telegraphen- Leitungen. km. | Telegraphenanstalten einschl. der dem Privatverkehr geöffneten Eisenbahn-Telegraphen-Stationen. | Eine Telegraphenanstalt entfällt auf qkm. | Eine Telegraphenanstalt entfällt auf Einwohner. | Telegraphenpersonal. | Aufgelieferte Telegramme (Inland und nach dem Auslande). | Auf 100 Einwohner entfallen Telegramme. | Telegraphenbetriebs- Einnahmen. M. | Telegraphenbetriebs- Ausgaben. M. | Telegraphenbetriebs- Ueberschufs (+) bz. Zuschufs (−) M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgien | 5 234 | 22 772 | 648 | 45 | 8 353 | 1 837 | 2 318 284 | 43 | 1 766 876 | 2 183 160 | — 416 284 |
| Dänemark (1877) | 3 224 | 8 937 | 246 | 155 | 7 886 | 563 | 565 177 | 29 | 683 084 | 731 678 | — 48 594 |
| Deutschland | 60 118 | 209 321 | 8 225 | 66 | 5 195 | [1]) | 11 217 122 | 26 | [1]) | [1]) | [1]) |
| Frankreich | 59 407 | 165 616 | 4 772 | 111 | 7 734 | 6 181 | 12 332 073 | 33 | 16 937 796 | 16 712 322 | + 225 474 |
| Griechenland | 3 068 | 4 065 | 82 | 612 | 17 779 | 430 | 315 771 | 22 | 423 241 | 466 556 | — 43 315 |
| Grofsbrit. u. Irland (1877) | 42 008 | 184 877 | 5 316 | 59 | 6 426 | 11 473 | 21 085 239 | 62 | 26 670 840 | 23 280 000 | +3 390 840 |
| Italien | 24 201 | 66 464 | 2 109 | 140 | 13 039 | 4 698 | 4 908 534 | 18 | 7 975 140 | 5 727 627 | +2 247 513 |
| Luxemburg (1877) | 310 | 527 | 43 | 60 | 4 767 | 60 | 39 043 | 19 | 20 660 | 37 595 | — 16 935 |
| Montenegro | 338 | 338 | 15 | 629 | 19 067 | ? | ? | ? | ? | ? | ? |
| Niederland | 3 644 | 13 359 | 356 | 92 | 11 185 | 1 212 | 1 979 457 | 50 | 1 356 878 | 1 191 549 | — 834 671 |
| Norwegen | 7 617 | 13 711 | 230 | 1 369 | 8 104 | 589 | 584 811 | 31 | 972 690 | 1 123 768 | — 151 078 |
| Oesterreich | 22 711 | 61 487 | 2 484 | 121 | 8 757 | 3 362 | 4 208 203 | 19 | 6 332 554[2]) | 7 310 838[2]) | — 978 284[2]) |
| Portugal (1877) | 3 711 | 8 042 | 167 | 537 | 24 297 | 810 | 435 511 | 11 | 586 789 | 788 768 | — 201 979 |
| Rumänien | 4 365 | 8 058 | 172 | 931 | 29 302 | [1]) | 702 942 | 14 | [1]) | [1]) | [1]) |
| Rufsland, europ. (1877) | 79 959 | 158 765 | 2 014 | 2 672 | 36 723 | 12 732[3]) | 4 607 653[4]) | 6 | 21 537 187[4]) | 16 464 943[4]) | +5 072 244[4]) |
| Schweden | 8 288 | 20 308 | 715 | 622 | 6 272 | 1 001 | 813 987 | 18 | 1 470 008 | 1 558 198 | — 88 190 |
| Schweiz | 6 523 | 15 960 | 1 091 | 38 | 2 447 | 1 581 | 1 888 836 | 71 | 1 595 556 | 1 435 520 | + 160 036 |
| Serbien (1874) | 1 461 | 2 145 | 37 | 1 315 | 46 486 | ? | 165 256 | 10 | ? | ? | ? |
| Spanien (1877) | 15 489 | 39 070 | 336 | 1 489 | 49 186 | 2 506 | 1 714 514 | 10 | 3 138 986 | 3 701 532 | — 562 546 |
| Türkei (1875) | 25 232 | 48 650 | 444 | 762 | 20 205 | ? | 1 210 756 | 13 | ? | ? | ? |
| Ungarn | 13 600 | 35 121 | 1 014 | 330 | 15 641 | 1 301 | 2 566 506 | 16 | 2 629 044 | 2 938 904 | — 309 860 |
| Europa | 391 000 | 1 088 000 | 31 000 | 318 | 10074 | 51 000 | 74 000 000 | 24 | 94 100 000 | 86 700 000 | +7 400 000 |

[1]) Siehe die Angaben für die Post.

[2]) Für das Jahr 1877.

[3]) Einschliefslich des Eisenbahn-Telegraphenpersonals und des Personals im asiatischen Rufsland.

[4]) Einschliefslich der Angaben für das asiatische Rufsland.

Schweiz auf 38 qkm, in Belgien auf 45 qkm eine Telegraphenanstalt.

Diesen beiden Ländern reihen sich an Grofsbritannien, Luxemburg, Deutschland, Niederland, Frankreich, Oesterreich, wo auf 59 bezw. 60, 66, 92, 111 und 121 qkm eine Telegraphenanstalt besteht. Am weitesten zurück sind Rufsland, Spanien, Norwegen und Serbien, in welchen Ländern eine Telegraphenanstalt erst auf 2 672 bezw. 1 498, 1 369 und 1 315 qkm entfällt.

In Bezug auf die Leistungen im Telegraphendienst thut sich auch hier die kleine Schweiz hervor. Es entfallen dort 71 Telegramme auf 100 Einwohner. Demnächst ist der Verkehr am stärksten in Grofsbritannien mit 62, in Niederland mit 50, in Belgien mit 43, in Frankreich mit 33, in Norwegen mit 31, in Dänemark mit 29, in Deutschland mit 26 Stück auf 100 Einwohner. Am geringsten ist der telegraphische Verkehr in Rufsland, wo 6, in Spanien und Serbien, wo 10, in Portugal, der Türkei und Rumänien, woselbst 11 bezw. 13 und 14 Telegramme auf 100 Einwohner entfallen.

Zur Aufrechterhaltung des Telegraphenbetriebes bedarf die Mehrzahl der Länder eines Zuschusses; ein Gewinn ist, abgesehen von den Ländern, wo, wie in Deutschland, die Post- und Telegraphengebühren ungetrennt vereinnahmt werden, ersichtlich bei Rufsland, Grofsbritannien, Italien, Frankreich und der Schweiz.

Vergleicht man die auf den Postverkehr bezüglichen Angaben der angefügten Uebersicht mit denjenigen, welche die im Post-Archiv für 1874 veröffentlichte Tabelle über den Postverkehr Europas im Jahre 1873 aufweist, so ist innerhalb der letzten fünf Jahre eine erstaunliche Steigerung des Postverkehrs zu bemerken. Die Zahl der Postanstalten hat sich vermehrt um 7 000 oder 15 Prozent, die der Postbriefkasten um 36 000 oder 26 Prozent, das Personal um 26 000 Personen oder 14 Prozent. Die Zahl sämmtlicher abgesandter Briefsendungen hat zugenommen um über 1 400 Millionen Stück oder 37 Prozent.

Gewifs mit Recht kann man annehmen, dafs diese überraschende Zunahme des Postverkehrs, abgesehen von der durch die allmähliche Wiederkehr günstigerer Erwerbsverhältnisse hervorgerufenen Steigerung und von der in einzelnen Ländern eingetretenen Ermäfsigung der Portotaxen, nicht zum geringsten Theil den Fortschritten zu danken ist, welche auf dem Gebiete des Postwesens durch Gründung des Weltpostvereins erzielt worden sind. Die Mannigfaltigkeit und die Höhe der Portosätze, die noch vor einigen Jahren bestand und die zu beseitigen bei der Verschiedenheit der Interessen der einzelnen Länder als eine der schwierigsten Aufgaben galt —: sie sind einem nach gleichen Grundsätzen geregelten billigen Tarif gewichen. Damit ist die Schranke gefallen, welche zwischen den civilisirten Völkern des Erdballs im brieflichen Verkehr hinsichtlich der Handels-, Familien- und wissenschaftlichen Beziehungen aufgerichtet war, und den Nationen die Anregung gegeben, auch auf anderen Gebieten die Anbahnung einer für die Kulturentwickelung erspriefslichen Einigung zu versuchen.

---

## 6. Der britische Postdienst in Hongkong, China und Japan.

Der Bericht des General-Postmeisters von Hongkong für das Jahr 1878 ist neuerdings von Hongkonger Zeitungen veröffentlicht worden. Ein in der »*Overland China Mail*« vom 29. Juli 1879 enthaltener Artikel entnimmt diesem Berichte folgende Sätze:

Der Grundzug des Jahres bestand in der allmählichen Befestigung des auf der Grundlage des Berner Vertrages geschaffenen Werkes. Im Vorjahre (1877) erntete das Publikum die Wohlthaten des Vertrages in Form einer allgemeinen und sehr bedeutenden Herabsetzung der Taxen, während die Ge-

meinde Hongkong sich derselben in diesem Jahre in Gestalt einer Ausdehnung der Posteinlieferungsfristen zu erfreuen hatte. Am Strande können gegenwärtig Briefe bis eine halbe Stunde vor Abgang der nach Europa bestimmten britischen oder französischen Postdampfer, an Bord irgend eines Schiffes aber bis zum letzten Augenblick vor dem Abgange eingeliefert werden. Schiffsbriefkasten befinden sich aufserdem auf den nach Shanghai und Yokohama gehenden Dampfern.

Die zahlreichen Aenderungen in den Abgangs- und Ankunftzeiten der Posten wären leichter durchzuführen und beizubehalten gewesen, wenn man nicht halsstarrig alten Gewohnheiten angehangen hätte, was eher für die konservativen Chinesen als für den intelligenten Fortschritt des Westens pafst. Auch die bei den früher sehr hohen Taxen der französischen Postdampfer sehr gebräuchliche Redensart »*I never write by French packet*«*) ist jetzt nicht mehr am Orte. Im Gegentheil würde eine Theilung der Korrespondenz zwischen beiden Dampferlinien eine grofse Wohlthat für die Verwaltung sein, denn die Beamten haben bei der mit dem einen Boot abgehenden Post nicht genug, bei der anderen aber viel zu viel zu thun.

Die Einrichtung der täglichen Ausgabe einer gedruckten Postliste hat sich bewährt. Auch die Einführung der Postanweisungen im Verkehr mit den Straits Settlements ist von entschiedenem Erfolge gewesen. Von den Chinesen vermitteln nur wenige ihre Zahlungen durch die Post, die meisten bedienen sich ihrer eigenen Wege. Mit den australischen Kolonien sind die Verhandlungen wegen Einführung des Postanweisungsverfahrens wieder aufgenommen worden. Häufig werden auch Postanweisungen nach dem Kontinent, den Vereinigten Staaten von Amerika u. s. w. verlangt; bei der Geringfügigkeit des betreffenden Verkehrs erscheint indefs die Einführung gesonderter Abrechnungen mit den genannten Ländern nicht angezeigt. Dergleichen Anträge werden daher mit Bedauern abgelehnt. Wenn bei dem Internationalen Postbüreau in Bern eine für den Zweck des Austausches von Postanweisungen im Verkehr des Weltpostvereins bestimmte Abrechnungsstelle (*clearing house*)**) bestände, so würde es für jedes Vereinsland nicht allein möglich, sondern auch leicht sein, mit allen anderen dem Verein angehörigen Ländern in Anweisungsverkehr zu treten.

Ein sehr günstiger Vertrag ist mit Queensland abgeschlossen worden; derselbe unterliegt gegenwärtig der Genehmigung der Regierung unseres Mutterlandes. Mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages wird die Taxe für Briefe nach allen Theilen Australiens bei der Beförderung durch die Torresstrafse um die Hälfte ermäfsigt werden.

Die Einführung von Briefkasten in Form von Säulen hat sich als verfehlt erwiesen; übrigens ist die gleiche Erfahrung auch sonst im Osten gemacht worden. Im Wesentlichen ist dies darauf zurückzuführen, dafs die Chinesen keine Freimarken im Hause halten, sondern die Frankirung am Postschalter vorziehen, während in England selbst der Aermste und Ungebildetste mit Freimarken versehen zu sein pflegt.

Die in diesem Jahre ins Leben gerufene Lokal-Packetpost hat mit gutem Erfolge, wenn vorerst auch in geringem Umfange, gearbeitet. Zur Verbesserung der Orts-Briefbestellung sind lebhafte Anstrengungen gemacht worden; ebenso sind Versuche gemacht, die Post für den Geschäftsverkehr der Chinesen leichter zugänglich zu machen.

Im Verlaufe des Jahres haben Verhandlungen wegen Zurückziehung der britischen Postanstalten aus Japan stattgefunden, und wird die Regierung des letzteren Landes den gesammten Postbetrieb binnen Kurzem selbstständig übernehmen. Auch die chinesischen

*) Mit französischen Dampfern schreibe ich niemals.

**) Der erste Vorschlag, betr. die Gründung einer Central-Abrechnungsstelle zum Zwecke der Aufstellung der Bilanz und Saldirung der Abrechnungen zwischen allen Vereinsverwaltungen, ist in No. 11 der „*Union Postale*“ vom 1. August 1876 veröffentlicht worden.

Zollbehörden bemühen sich, ein chinesisches Postwesen zu begründen. In Bezug hierauf wird bemerkt, wie die Annahme, dafs die britische Verwaltung ein derartiges Vorgehen ungern sehen würde, durchaus unbegründet sei. Ein wirksames chinesisches Postwesen würde in jeder Beziehung als eine Wohlthat anerkannt werden, demselben würden namentlich in Hongkong am wenigsten Schwierigkeiten bereitet werden.

In der Beförderungszeit der britischen Postdampfer ist in beiden Richtungen eine Beschleunigung um je zwei Tage eingetreten.

Die Verwaltung ist fernerhin aufser Stande, statistische Nachrichten über den Briefverkehr zu veröffentlichen. Ein grofser Gewinn des Weltpostvereins besteht bekanntlich darin, dafs die Abrechnungen, die Gewichtsermittelungen u. s. w. in Wegfall gekommen sind. Diesem Umstande allein ist es zu danken, dafs die Schlufszeiten haben verlängert werden können. Viele Verwaltungen veröffentlichen nun zwar statistische Ergebnisse des Korrespondenzverkehrs, solche beruhen aber lediglich auf zeitweisen Ermittelungen und können deshalb nur als annähernd richtig betrachtet werden. Es dürfte überdies zweifelhaft sein, ob so umfangreiche Tabellen noch von irgend Jemand, aufser den bewährten Korrektoren, gelesen werden.

Die durchschnittlichen Beförderungszeiten der Postdampfer waren folgende:

| | Planmäfsig: | Thatsächlich: | Gegen 1877 Gewinn oder Verlust: |
|---|---|---|---|
| Französische Dampfer: | | | |
| hinwärts . . . . | 42 1/2 Tage | 37 1/2 Tage | G. 1/2 Tag |
| Britische Dampfer: | | | |
| herwärts . . . . | 40 1/4 Tage | 38 Tage | V. 1/4 Tag |
| Französische Dampfer: | | | |
| herwärts . . . . | 41 1/2 Tage | 40 1/4 Tage | G. 1/4 Tag |
| Britische Dampfer: | | | |
| hinwärts . . . . | 42 1/2 Tage | 40 1/2 Tage | G. 1/4 Tag. |

Die schnellsten Fahrten heimwärts haben die Messagerie-Boote zurückgelegt. Einmal erreichte die Post London über Marseille in 34 Tagen (Anadyr) und fünfmal in 35 Tagen. Die kürzeste Reise der Peninsular- and Oriental-Company-Boote betrug 37 Tage (dreimal).

In der anderen Richtung haben die Dampfer der letztgenannten Gesellschaft die schnellsten Reisen zurückgelegt, indem sie die Post siebenmal mit 36 Tagen anbrachten. Die Messagerie-Boote überbrachten die Londoner Post viermal in 37 Tagen.

Die Rechnung schliefst mit einem Ueberschufs von Pfd. Sterl. 27 000, so dafs das finanzielle Ergebnifs, auch nach Abführung eines Betrages von Pfd. Sterl. 3 150 an das General-Postamt in London, für die Kolonie ein zufriedenstellendes genannt werden kann.

## 7. Die „fahrende Post“ am Schlusse des 18. Jahrhunderts.

In dem unter Benutzung des literarischen Nachlasses des Staatsministers und Oberburggrafen von Marienburg, Theodor v. Schön herausgegebenen Werke »Studienreisen eines jungen Staatswirths in Deutschland am Schlusse des vorigen Jahrhunderts« findet sich nachstehende, auf die Reise v. Schön's behufs Ablegung der juristischen Staatsprüfung von Königsberg i. Pr. nach Berlin bezügliche interessante Beschreibung eines Postgefährtes, durch welche die Anstrengungen und Widerwärtigkeiten, mit denen die Reisenden in jener Zeit zu kämpfen hatten, anschaulich vorgeführt werden:

Vornehme und reiche Leute, die unabhängig ihre Zwecke verfolgen wollten, reisten in eigenem Wagen mit Extrapost. Das war aber theuer und konnte

nicht Jedermanns Sache sein. Die »fahrende Post«, welche auch Passagiere beförderte, war unzweifelhaft eine Marteranstalt ersten Ranges, und es ist eigentlich schade darum, dafs der heutigen Generation die Anschauung von dieser Art zu reisen ganz verloren gegangen ist. Wer einen lebhaften Begriff davon erhalten will, mufs sich bis tief in das Innere von Rufsland oder in die Vorländer des Orients begeben, wo heute noch Zustände vorhanden sind, die mit denjenigen Aehnlichkeit haben, welche vor achtzig Jahren und noch später in unserem Vaterlande alltäglich waren. Welche ungeheueren Fortschritte die Welt in den letzten fünfzig Jahren gemacht hat, läfst sich kaum an irgend einer anderen gesellschaftlichen Einrichtung so deutlich demonstriren, als an der Verbesserung der Reisegelegenheit, welche zuerst durch Chausseen und musterhafte Beförderung der Personen durch die Post, dann durch Eisenbahnen hervorgebracht worden ist. Die »fahrende Post«, auch »ordinäre Post« genannt, beförderte zum Unterschiede von der »Reitpost«, welche nur Briefe mitnahm, aber auch nicht mehr ritt, was den Staffetten vorbehalten war, sondern in kleinen Wagen fuhr, Passagiere und Packete. Wer noch ein solches Ungethüm von Postwagen, wie sie sich auf abgelegenen Routen bis in die vierziger Jahre erhalten hatten, einmal gesehen oder gar benutzt hat, wird nur mit Schaudern an jene Zeit zurückdenken, in der man auf jenes Vehikel angewiesen war. Ein unförmlicher hölzerner Kasten, der fest auf hölzernen Axen ruhte, war oben mit Leder bekleidet. Im Innern gab es zwei Sitze, welche, in Lederriemen hängend, die an den Leiterbäumen befestigt waren, den Unglücklichen aufnehmen sollten, der auf denselben die Stärke seiner Glieder und Nerven zu erproben bestimmt war. Durch eine schmale Thür kletterte man hinein, und wenn die sechs Personen, welche die beiden Sitze aufzunehmen bestimmt waren, sich gehörig zurecht gedrückt hatten, wurde die Thür fest verschlossen. In dem oberen Theile der Thür war ein kleines Fenster angebracht, welches herabgelassen werden konnte. Zur Sicherung gegen Räuber- und Diebesgriffe war aber vor dem Fenster noch eine eiserne Traille angebracht, welche demselben das Ansehen eines Kerkers gab. Diese Vorrichtung war übrigens weniger zur Sicherheit der Ladung geeignet, als zur unaufhörlichen Beunruhigung und Reizung der aufgeregten Nerven. Denn der Bewegung des Wagens akkompagnirte das Geklapper dieser Eisenstange, so wirksam und ununterbrochen jeden Stofs des Wagengestelles, welcher an sich schon jede Fieber des Körpers in Mitleidenschaft zog, durch den gellenden Stofs des aufstofsenden, lose eingefugten Eisens noch besonders dem Ohre fühlbar machend.

Noch einer anderen Eigenthümlichkeit dieses Gefährtes, welches lange Jahrzehnte hindurch zur Beförderung und Peinigung der Reisenden gedient hat, bis es durch die eleganteren Schnellpostwagen zuerst in den Hintergrund gedrängt und dann ganz verdrängt wurde, mufs Erwähnung geschehen, wenn man sich eine vollständige Vorstellung von den Schwierigkeiten und der Beschwerlichkeit des Reisens in jener Zeit machen will. Die beiden Sitze im Innern des Wagens waren von dem offenen Vordersitze, auf welchem der den Wagen begleitende Kondukteur Platz nahm, nur durch ein Lederpolster getrennt, welches im Sommer den freien Luftzug verhinderte, sonst aber dem scharfen Winde kein wesentliches Hindernifs bot. Aber diese ganze Sitzgelegenheit füllte nur die vordere Hälfte des sehr langen Wagens aus, dessen ganze Konstruktion sich allmählich aus dem Gestell eines gewöhnlichen Leiterwagens, der mit einem Plane bedeckt war, entwickelt hatte. Der hintere Raum war dazu bestimmt, die Brieffelleisen und Postpackete aufzunehmen. Dieser Raum war aber von den Sitzen der Passagiere nicht etwa durch eine feste Wand geschieden, vielmehr gerade nach dem Innern des Wagens zu ganz offen, so dafs die Postbeamten nur von den Passagiersitzen aus zu den Packeten gelangen konnten. Die Passagiere,

welche den Vordersitz einnahmen, hatten also nur eine schmale Lehne zum Schutze ihres Rückens und mufsten aufser der Unbequemlichkeit des Sitzes überhaupt noch sich vorsehen, dafs bei dem Rütteln des Wagens ihnen nicht locker gewordene Packete auf den Kopf fielen. Kam man auf der Station an, so mufsten die Passagiere vor allen Dingen aussteigen; denn der ganze Inhalt des Postwagens mufste revidirt, die Packete untersucht und gezählt und der Wagen vollständig umgeladen werden. Schlechte Strafsen, unendlicher Aufenthalt auf den Stationen und andere Reise-Annehmlichkeiten dieser postalischen »guten alten Zeit« harmonirten mit dem zigeunerhaften Fuhrwerk der »ordinären Post«.

## 8. Die ältesten Erwähnungen des Post- und Botenwesens in gebundener Sprache.

Mitgetheilt von Herrn Postdirector Löper in Markirch.

In dem Aufsatze in No. 13 des Post-Archivs für 1875, S. 389, ist nachgewiesen worden, dafs der berühmte Dichter des Narrenschiffs, Sebastian Brant, welcher 1458—1521 lebte und längere Zeit hindurch die Stellung eines Stadtschreibers in Strafsburg bekleidete, gleichzeitig auch der Verfasser eines Strafsburger Kursbuches und zwar wohl des ältesten Buches dieser Art in deutscher Sprache ist. Von besonderem Interesse ist, dafs derselbe Gelehrte auch die Post, soweit bekannt, mit am frühesten in einem kleinen Gedicht, einem Epigramm, erwähnt hat.

In dem reichhaltigen Archiv der lutherischen St. Thomaskirche in Strafsburg, das seiner Zeit einen Theil der Schriften des Stadt-Archivs daselbst aufnahm, befindet sich nämlich ein handschriftlicher Sammelband, der im Ganzen 77 kleinere Gedichte von Sebastian Brant enthält; den meisten derselben gehen lateinische Gedenksprüche voraus, welche zum Theil dem alten Testament, zum Theil klassischen etc. Schriftstellern entnommen sind. Die deutschen Reime sind nur Paraphrasen oder erweiternde, ausschmückende Umschreibungen dieser Stellen. Der am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts lebende Strafsburger Stadtschreiber Theophil Dachtler (Elychnius) hat diese Stücke, wie er angiebt, nach den Handschriften Brant's abgeschrieben, welche leider nicht mehr vorhanden sind. Ein Theil dieser Gedichte ist schon früher veröffentlicht worden. Eine zweite Sammlung dieser ebenfalls im 17. Jahrhundert abgeschriebenen Dichtungen befindet sich im Archiv der Fürsten von Ysenburg zu Büdingen; sie führen folgenden Titel: »Doctoris Sebastiani Branthi Epigrammata et satyrica facetia atque acuta ex autographo autoris descripta.« Zehn in Strafsburg vorhandene Gedichte finden sich in dieser Sammlung jedoch nicht vor; Professor Carl Schmidt in Strafsburg, der langjährige Verwalter des St. Thomas-Archivs und Kenner der Brant'schen Werke, hat diese bisher unbekannt gewesenen Epigramme in der Zeitschrift: »Alsatia, neue Beiträge zur elsässischen Landes-, Rechts- und Sittengeschichte, Sprache und Literatur« für 1877 veröffentlicht. Das erste dieser Epigramme lautet:

»Anxia praecipiti pervenit epistola cura.
Est ist ein angsthaftiger brieff
geschriben, die post ilendts[1]) brüff[2])
weder nachts noch tags sie schlieff
die mihr bracht solch erschröckhlich meer[3])
Doch weifs ich nit wohin, woher,
alfs redt mancher lügner,
gut wer das er am galgen wehr.«

[1]) eilends. [2]) prüfe. [3]) Mähr, Nachricht.

Da der erste Postkurs in Deutschland mittels reitender Boten von Franz von Taxis zwischen Brüssel über Venedig nach Rom im Jahre 1516 eingerichtet wurde, Seb. Brant aber bereits 1521 starb, so kann mit einiger Sicherheit angenommen werden, dafs obiges Epigramm in den letzten 5 Jahren seines Lebens verfafst wurde. Darauf deutet auch hin, dafs die oben erwähnten 77 Gedichte auf kleinen Zetteln geschrieben waren, welche zu sammeln der Verfasser vielleicht nicht mehr Zeit gefunden hatte. Auch die Sprache des Epigramms, welche am Anfange des sechszehnten Jahrhunderts sich sehr veränderte, scheint auf die letzte Zeit der Wirksamkeit Brant's hinzudeuten.

Der Ausdruck »Post« soll sich in schriftlichen Aufzeichnungen aus dem Anfange des sechszehnten Jahrhunderts nur höchst selten vorfinden, um so interessanter ist das obige, sonst freilich keinen dichterischen Werth besitzende Epigramm des berühmten Dichters Brant.

In dem Narrenschiff desselben Verfassers, dessen erste Ausgabe im Jahre 1494 erschien, ist demgemäfs das Postwesen noch nicht erwähnt, wohl aber hat Brant dem Botenwesen ein besonderes Kapitel gewidmet. In gebundener Sprache dürften die Boten kaum früher erwähnt sein. Vor Kurzem ist im Verlage von Reclam in Leipzig eine neue hochdeutsche Uebertragung des Narrenschiffs von H. A. Junghans erschienen, die sich durch besonders treue Wiedergabe des Gedankenganges auszeichnet. Das betreffende Kapitel lautet danach:

*»Ich bin gelaufen fern und weit,*
*Das Fläschlein war nie leer die Zeit;*
*Dies Brieflein, Narrn, ist Euch geweiht.«*

Unter dieser Ueberschrift des Kapitels sieht man das Bild eines Narren als Boten mit dem Spiefs im Arm, der das Baseler Wappen auf Hut und Mantel trägt. Er trinkt aus einer Flasche und zeigt einen Brief vor, während das Schiff, für welches die Botschaft bestimmt war, bereits davon fährt. Darunter befinden sich folgende Verse:

»Närrische Botschaft.

Wenn ich der Boten auch vergäfse
Und ihnen Thorheit nicht zumäfse,
Sie mahnten mich wol selber dran.
Den Narr'n gebührt ein Botenmann,
Der trag' im Mund, und sei nicht lafs,
Ein Brieflein, dafs es nicht werd' nafs,
Geh säuberlich wie auf dem Dache,
Damit das Ziegelwerk nicht krache,
Und luge, dafs ihm nicht zur Last
Mehr wird, als du befohlen hast;
Er wisse, was ihm aufgetragen,
Vor Wein bald nicht mehr aufzusagen,
Und halt sich unterwegs lang auf,
Dafs Mancher kreuze seinen Lauf;
Er acht' auf Zehrung in der Nähe,
Die Briefe dreimal er umdrehe;
Ob er erspähe, was er trage,
Und was er weifs, bald weiter sage,
Und Nachts die Tasch' leg' auf die Bank;
Hat er vom Wein dann einen Schwank,
So kommt er ohne Antwort wieder:
Das sind, so mein' ich, Narrenbrüder.
Sie laufen dem Narrenschiffe nach

Und finden's zwischen hier und Aach;*)
Doch sollen sie sich deſs vermessen
Und ihres Fläschleins nicht vergessen,
Denn ihre Leber, ihr Geschirr
Wird ihnen vom Laufen und Lügen dürr.
Doch wie der Schnee uns Kühlung leiht,
Wenn man ihn trifft zur Sommerzeit,
Also ein treuer Bot' erquickt
Den, welcher ihn hat ausgeschickt.
Der Bot' ist Lob und Ehre werth,
Der bald bestellt, was man begehrt.«

Im siebenten Verse von unten heiſst es ausdrücklich »lügen«, während man »liegen« erwartet. Die Boten scheinen danach schon zur Zeit Brant's öfters unwahre Nachrichten verbreitet zu haben. Dies steht ganz im Einklange mit der Schilderung des »allamodischen« Postboten auf Seite 5 der illustrirten Ausgabe des Poststammbuches, der sich ebenfalls besonders rühmt, daſs er »unverschnauft zwölf Dutzent Lügen sagen« könne.

Das Narrenschiff von Brant ist vielfach in andere Sprachen übertragen und auch nachgeahmt worden. Aus einer lateinischen Ausgabe des Narrenschiffs des Freiburger Professors Jacob Locher sollen die folgenden Verse über die Boten herrühren:

»Quidam cursores plus, quam committitur ipsis,
expediunt, nugas concipiuntque meras.
Saepius ex magna tamen ebrietate morantur
officium tardant, expediuntque nihil,
atque vias calcant infidi tempore multo
otia longa terunt, conficiuntque moras:
Caupones omnes lustrant, omnesque tabernas
ut capiant dulci vascula plena mero.
Ter legit atque, quater chartas, manibusque revolvit,
nosse volens quidnam litera missa canat.
Non alia ratione tamen nec scire laborat
scripta, nisi ut valeat dicere multa nova.
Negligit interdum, nec scit commissa referre,
et sine responso perfidus inde redit.«

Spathe (Kaspar von Stieler) hat diese Verse in seinem, im Jahre 1673 erschienenen Werke: »Teutsche Sekretariat-Kunst« wie folgt frei übersetzt:

»Mancher Bohte voll von Gecken richtet weit ein mehrers aus,
Als sein Herr ihm anbefohlen: mancher sitzt im Schwappelhaus,
Und springt mit den Kannen üm, läſst die Wege selber gehen,
Oder schlendert Fuſs für Fuſs, bleibt auch in zuweilen stehen,
Sieht sich üm nach Wesp und Fliegen, lüstert auf den nahen Wirt
Lechzet immer nach den Schenken: Seine heiſse Leber girrt
Auf das kühle Bachusglas, nimt die Schreiben aus dem Ranzen,
Läſst durch die beschmutzte Hand sie wol drey und viermal tanzen,
Lieset durch zerbrochne Brillen, ob er schon nicht lesen kan,
Die unteutschen Ueberschriften, meynt, nun wiſs' er üm und an
Seiner Schreiben Heimlichkeit, darf auch auf der Bierbank sagen,
Was vor groſse Sachen ihm seyn vertraut und aufgetragen.

*) Aachen, also zwischen Basel und Aachen, d. h. nirgends.

Neuer Zeitung ist er kundig, schwatzet auf dem Nagel her,
Was sein Fürst hegt vor Gedanken, unterdessen kommt er
Sonder Antwort spät zurück, lahm und unverrichter Sachen,
Und vermag kein Wort von dem, was man ihm vertraut, zu machen.«

In einer anderen Nachbildung des Narrenschiffs von Brant, die Zarncke in seiner Ausgabe desselben anführt, heifst es von den Boten unter Anderem:

»Ach mein, wo kommts doch immerher,
dafs manchen Boten wächst das Schmeer,
da sie doch vil Strapazzen haben?
Ich will euch sagen, was ich weifs:
es macht, dafs sie sich oft mit Speifs
und vielen guten Fläschlein laben.«

Es sind also im wesentlichen immer dieselben Untugenden der Boten, die in den verschiedenen Dichtungen zur Sprache kommen.

## 9. Die Errichtung des Elektrotechnischen Vereins.

Am 20. Dezember 1879 trat auf Einladung des Herrn Generalpostmeisters Dr. Stephan im Sitzungssaale des Central-Postgebäudes der Reichshauptstadt eine Anzahl von Vertretern aller mit der Anwendung der Elektrizität befafsten Berufszweige zusammen, um die von Seiner Excellenz und Herrn Dr. Werner Siemens gemeinschaftlich angeregte Bildung eines deutschen elektrotechnischen Vereins zu berathen. Nachdem die Vereinssatzungen eingehend erörtert worden waren, vollzogen sämmtliche Anwesende, unter denen sich neben wissenschaftlichen Autoritäten Angehörige der Industrie, der Heeresverwaltung und der Marine, des Eisenbahnwesens und der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung befanden, die Beitrittserklärung und riefen damit den Elektrotechnischen Verein ins Leben, der seinen Sitz in Berlin haben wird und der Mittelpunkt aller auf die Erforschung der wissenschaftlichen Gesetze und der technischen Anwendung der Elektrizität gerichteten Bestrebungen zu werden verspricht.

Wir begrüfsen diese Thatsache um so freudiger, als nach den überraschend grofsen und schnellen Fortschritten der letzten Jahre in der Nutzbarmachung der Elektrizität für die Zwecke des öffentlichen Verkehrs und des täglichen Lebens das Bedürfnifs nach einer dauernden Vereinigung der auf diesem Gebiete wissenschaftlich, gewerblich und verwaltend thätigen Kräfte sich bereits in weiten Kreisen fühlbar gemacht hatte.

Nach dem Inhalte der Vereinssatzungen sind als Zwecke des Vereins die Entwickelung und Förderung der technischen Anwendung der Elektrizität und die Fortbildung ihrer Kenntnifs durch Nutzbarmachung der technischen Einrichtungen und Erfahrungen für die Wissenschaft bezeichnet; ferner ist in Aussicht genommen die Bildung eines Vereinigungspunktes für die deutschen Elektrotechniker zur Förderung ihrer wissenschaftlichen, technischen und gewerblichen Interessen. Als Mittel zur Erreichung dieses Zweckes sind im Allgemeinen aufgestellt:

a) Mittheilungen, Vorträge und Berichte über neue Entdeckungen, Erfindungen und Erfahrungen auf allen Gebieten der angewandten Elektrizitätslehre, mit sich anschliefsender Besprechung in regelmäfsig wiederkehrenden Sitzungen;
b) Veröffentlichung der Sitzungsprotokolle;
c) Herausgabe einer Vereins-Zeitschrift.

Die Organisation und die Geschäftsverfassung des Vereins sind dahin geregelt, dafs der Verein aus ordentlichen,

korrespondirenden und Ehrenmitgliedern besteht und von einem alljährlich zu erwählenden Vorstande geleitet wird, auf dessen Antrag ein Ehrenpräsident ernannt werden kann. Der Jahresbeitrag beträgt für ordentliche Mitglieder, welche in Berlin und Umgegend wohnen, 20 Mark, für aufserhalb wohnende ordentliche Mitglieder 12 Mark. Der Vorstand setzt sich aus dem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden, zwei Schriftführern, dem Syndikus, dem Kassirer und dem Buchführer zusammen. Aufserdem wählt der Verein in der ersten Jahresversammlung einen aus 30 Mitgliedern bestehenden Ausschufs, welcher seine Mitglieder wieder in geeignete, die einzelnen Zweige der Vereinsthätigkeit umfassende Klassen vertheilt. Der Ausschufs beschliefst:

1. über die ihm vom Verein durch dessen Vorstand zugewiesenen Gegenstände, namentlich über geforderte technische Gutachten, Berichte etc.,
2. über die Feststellung der technischen Tagesordnung der Vereinsversammlungen und Sorge für die Heranziehung und Vorbereitung des Materials für dieselben,
3. über Anträge wegen Ernennung von Korrespondenz- und Ehrenmitgliedern,
4. über Leitung und Kontrole der Veröffentlichungen des Vereins, und
5. über die Oberleitung der Vereins-Zeitschrift und Wahl des Redakteurs derselben.

Die ordentlichen Versammlungen des Vereins werden in den Monaten vom Oktober bis einschliefslich Mai am vierten Dienstag jeden Monats stattfinden.

Bis zu der durch die erste Jahresversammlung vorzunehmenden Wahl des Vorstandes sind die nöthigen Vorkehrungen einem geschäftsführenden Ausschufs übertragen worden, welcher unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Generalpostmeisters aus den Herren Dr. Werner Siemens, Geh. Rath Professor Dr. Kirchhoff, Geh. Ober-Postrath Dr. Fischer und Geh. Ober-Regierungsrath Streckert besteht, und von welchem alsbald die erforderlichen Schritte geschehen sind, um den neuen Verein auf eine seiner Stellung und seinen Zielen angemessene Weise einzuführen. Den an die Angehörigen der verschiedensten Berufskreise ergangenen Einladungen zur Beitrittserklärung ist von allen Seiten auf das Bereitwilligste entsprochen worden, so dafs der Verein gegenwärtig bereits über 700 Mitglieder, darunter etwa 200 in Berlin, zählt. Von nicht minderem Erfolge sind diejenigen Schritte gewesen, welche von dem geschäftsführenden Ausschufs wegen Herausgabe der Vereins-Zeitschrift eingeleitet worden sind. Wie wir vernehmen, gelangt bereits in diesen Tagen das erste (Januar-) Heft der neuen »Elektrotechnischen Zeitschrift« zur Ausgabe. Die Redaktionsgeschäfte sind einstweilen von Herrn Professor Dr. Zetzsche in Dresden übernommen worden, der durch das von ihm herausgegebene Handbuch des Telegraphenwesens allen Fachgenossen als ein auf dem Gebiete der Elektrotechnik heimischer Schriftsteller bekannt ist.

Wir dürfen, indem wir dem neuen Vereine ein kräftiges Gedeihen wünschen, der Hoffnung Ausdruck geben, dafs der Verein bei dem lebhaften Anklange, welchen derselbe in ganz Deutschland gefunden hat, das Ziel, durch gemeinsame Arbeit die auf der Anwendung der Elektrizität beruhenden wissenschaftlichen, technischen und gewerblichen Interessen zu fördern, voll und ganz erreichen wird.

---

## 10. Verkehrsverhältnisse in Sibirien.

Sibirien, jener grofse asiatische Theil des russischen Reiches, das Land der Verbannung für die russische Verbrecherwelt, bildet trotz seiner unwirthlichen und theilweise noch undurchforschten Gegenden, seines Labyrinthes von Bergen und Thälern, seiner Urwälder und weiten Steppen alljährlich das Ziel vieler Reisenden und Auswanderer. Der Erz- und Gold-

reichthum, welchen das Land in sich birgt, führt sowohl Russen als auch Bewohner anderer europäischer Länder, Menschen von der verschiedenartigsten Lebensstellung, Nationalität und Religion in die wilden und rauhen Berglandschaften Sibiriens. Getragen von der Hoffnung auf grofsen und schnellen Gewinn schrecken diese Einwanderer weder vor den Anstrengungen und Gefahren der beschwerlichen Reise zurück, noch vor dem traurigen und an Mühsalen reichen Leben, welches ihrer harrt. Der gewöhnliche Ausgangspunkt der grofsen sibirischen Reise ist Nishney-Nowgorod, die letzte Bahnstation des zusammenhängenden russischen Eisenbahnnetzes, von wo nach vollbrachter Ausrüstung an Kleidern und Nahrungsmitteln die Fahrt zum gröfsten Theile auf Schlitten und Wagen zurückgelegt werden mufs, da zusammenhängende Dampfschiffslinien nicht vorhanden sind und die Uraleisenbahn bis jetzt nur die Städte Perm und Jekaterinenburg mit einander verbindet. Das gebräuchlichste und unentbehrlichste Beförderungsmittel auf diesem grofsen Kurse ist der Postschlitten, welcher deshalb, sowie mit Rücksicht auf seine eigenartige Beschaffenheit und Bauart und um die Anstrengungen der Reise recht zu veranschaulichen eine kurze Besprechung an dieser Stelle verdient. Eine vorzügliche Schilderung des genannten Gefährtes, sowie überhaupt der Beschwerlichkeiten einer Reise nach Sibirien und der Verkehrsverhältnisse in dem westlichen Theile dieses grofsen Reiches findet sich in der interessanten Schrift des verdienten Forschers Dr. O. Finsch über die von ihm auf Veranstaltung des Vereins für die deutsche Nordpolfahrt in Bremen in Begleitung der Herren Dr. A. E. Brehm und Karl Graf v. Waldburg-Zeil - Trauchburg unternommene »Reise nach Westsibirien im Jahre 1876«.

Nach der an dieser Stelle gegebenen Darstellung ist der Postschlitten entsprechend den an ihn gestellten bedeutenden Anforderungen ein weniger in seiner Form schönes und elegantes, als vielmehr festgefugtes und dauerhaftes Fahrzeug. Die sehr schmalspurig gestellten Sohlen bestehen aus hohen, starken Bohlen, welche sich vorn in gewöhnlicher Weise aufwärts biegen und durch feste Querstangen mit einander verbunden sind. Unmittelbar auf diesen Sohlen oder nur wenig über denselben erhaben ruht der aus einem meist mit Bastgeflecht überzogenen starken Gestell bestehende, gewöhnlich mit Filz ausgeschlagene, hinten sehr breite und nach vorn schmal auslaufende Schlittenkasten, dessen ausgebauchte Seitenwände über die Sohlen hervorragen, und welcher für zwei bis drei Menschen liegend Raum gewährt. An der hinteren Seite des Schlittenkastens sind zuweilen rückwärts gebogene, durch Querstücke und Eisen verbundene Arme angebracht, welche dem Ganzen gröfsere Festigkeit verleihen und ein wirksames Schutzmittel gegen das Ineinanderfahren gewähren. Als Vorrichtung, um das Umwerfen zu verhüten, sind zwei starke von dem oberen Rande des vorderen Schlittenkastens bis über den unteren hinteren Sohlenrand hinausragende, seitlich von diesem abstehende starke Bäume, sogenannte Ausleger, am Schlitten befestigt, welche durch je zwei eiserne Stäbe mit dem Schlittenkasten und durch ein starkes, sanft gebogenes Querholz unter einander verbunden sind. Die meisten Reiseschlitten sind mit Lindenbastmatten halbgedeckt und haben eine eben solche Matte als Schutzleder, um die vordere Oeffnung bei Schneewehen oder in der Nacht zu verschliefsen. Ein solcher Schlitten wird gewöhnlich von drei Pferden gezogen, von denen das mittelste im Krummholz und somit in einer am vorderen Theile der Schlittensohle mit Stricken befestigten Gabel geht, während die Seitenpferde an einem besonderen Gehänge oder an den Auslegern ziehen. Sehr unzureichend ist für den Kutscher gesorgt, welcher seinen Platz auf einem die vorderen Seitenwände des Schlittenkastens verbindenden Querbrette hat und die Beine seitwärts auf die Ausleger zu stützen genöthigt ist.

Mit einem solchen Gefährt wird meist der gröfste Theil der beschwerlichen

Reise auf der grofsen über Kasan, Jekaterinenburg, Tjumen, Tobolsk, Tomsk, Krasnojarsk nach Irkutsk und weiter in das Innere Sibiriens führenden Strafse von Poststation zu Poststation, bei welchen die Umspannungen stattfinden, zurückgelegt. Die Posthäuser unterwegs, gekennzeichnet durch ein Schild mit dem Kaiserlichen Doppeladler und dem Namen des Ortes, sowie mit der Angabe der Entfernung in Werst von Petersburg, sind meist ansehnliche Gebäude mit grofsem zur Unterstellung der Gefährte bestimmten Hofe. Dagegen bietet das Innere dieser Häuser, abgesehen von wenigen harten Sophas oder Holzbänken, keinerlei Bequemlichkeit. — Gelangt man so nach wochenlanger beschwerlicher Fahrt in die Tundra, die weiten unwirthlichen Steppen des östlichen Sibiriens, in welchen der Boden nur oberflächlich aufthaut und selten mehr als spärliches Moos liefert, dann können die Schlitten nicht einmal mehr mit Pferden, sondern nur noch mit Rennthieren fortgeschafft werden, welche bei bewundernswerther Genügsamkeit 13 bis 16 Werst in der Stunde zurückzulegen im Stande sind. Das Rennthier ist für diese Gegenden ebenso unersetzlich, wie das Dromedar für die Sahara, ohne dasselbe würde die Tundra für den Menschen eine unzugängliche Wüstenei bleiben.

In anderen, namentlich den nördlichen Gegenden Sibiriens werden zur Fortschaffung der Schlitten auch Hunde verwendet, welche merkwürdiger Weise nicht, wie es naturgemäfs und bei uns üblich ist, mit der Brust, sondern mit dem Hintertheile des Körpers an einem aus Pelzwerk verfertigten, um die Hüften gelegten Gürtel ziehen, an welchem der zwischen den Hinterbeinen durchlaufende Zugstrang befestigt ist. Zwischen Obdorsk und Bereosoff, sowie oberhalb der letzteren Stadt ist eine solche Hundepost im Winter etwas ganz gewöhnliches.

Mit solchen Beförderungsmitteln langen die Einwanderer alljährlich im Innern Sibiriens an, um neue Goldfelder zu entdecken, oder in den bereits vorhandenen Goldgruben ihr Glück zu versuchen. Nach den interessanten, der nachfolgenden Darstellung zu Grunde liegenden Mittheilungen in der »Russischen Revue«, der um die Verbreitung der Kenntnifs russischer Lebens- und Verkehrsverhältnisse aufserordentlich verdienten Monatsschrift, ist ein derartiger Zielpunkt für Goldsucher die Olekminskische Taiga, das zwischen den Gewässern der Lena, des Witim und der Olekma gelegene, von unzähligen Bächen und Flüssen durchströmte Gebirgsland, welches vor dem Erscheinen der ersten Europäer nur von zwei nomadisirenden, sich von Jagd, Fischfang und Rennthierzucht ernährenden Völkerstämmen, den Jakuten und Tungusen, bewohnt war. Von diesen Stämmen halten sich die Tungusen, Mandschuren von Abkunft, noch heute überwiegend in diesen Gegenden auf, während die Jakuten, ein Zweig der türkisch-tartarischen Völkergruppe, zum gröfsten Theile das nördlicher um Jakutsk gelegene Gebiet bewohnen, jedoch den weiten Weg von dort in die Taiga nicht scheuen, um sich während des Sommers in den Goldgruben ihren Unterhalt zu verdienen. Beide Stämme gehören der griechisch-katholischen Kirche an, sie benutzen zur Herstellung ihrer Kleidung die Felle der Rennthiere und nähren sich von Fischen und Wildpret, unterscheiden sich aber in der Sprache und insofern, als die Jakuten ein sefshafteres Volk sind und die Tungusen an Fleifs und Sparsamkeit bei weitem übertreffen. — Obwohl Jakuten und europäische Einwanderer jährlich in Masse erscheinen, um sich für die Goldwäschereien als Beamte oder Arbeiter anwerben zu lassen, so bilden den Stamm der letzteren doch der sibirische Bauer und der Verschickte, welche sich bereits im Winter gegen ein Handgeld von 25 bis 60 Rubel in die Kontraktslisten der Unternehmer eintragen lassen, um mit Beginn des Frühjahrs ihre beschwerliche Reise, oft mehr als 1000 Werst, zu den Waschplätzen zurückzulegen.

Der Aufbruch der von den Unternehmern angeworbenen Goldsuchertrupps von je 5 bis 20 Arbeitern, welche unter dem Befehle eines sach-

kundigen Beamten stehen und von einem Tungusen als Wegweiser begleitet werden, erfolgt meist bei Nacht von der äufsersten Grenze zivilisirten Lebens unter der gröfsten Verschwiegenheit über die einzuschlagende Richtung. Der Polizei wird nur die Zahl, der Namen und Stand der abgefertigten Leute mitgetheilt. Nach beschwerlicher Reise angekommen in der Gegend, in welcher ein Goldlager vermuthet wird, werden zunächst einige Schürfe gegraben. Gestattet die Härte des gefrorenen Bodens das Graben nicht — die Schürfe werden regelmäfsig im Winter angelegt, weil das durchsickernde Wasser im Sommer die Arbeit hindern würde, — so werden vorher an den betreffenden Stellen grofse Scheiterhaufen errichtet und angezündet. Trifft man dann in dem auf solche Weise gelockerten Erdboden auf ein Goldlager, dessen Richtung, Breite und Tiefe die Schürfe ziemlich genau anzeigen, so wird der gefundene Goldsand zur Beurtheilung, ob das Goldlager die Anlegung eines Waschplatzes lohnend erscheinen läfst, auf besonderen Waschbänken durchgewaschen und der Goldgehalt bestimmt. Bei der Berechnung, ob die Bearbeitung des Platzes Gewinn verspricht, kommen hauptsächlich die Preise der Lebensmittel und die Herbeischaffung der letzteren, sowie der Wasserstand des in der Nähe gelegenen Flusses — Goldlager finden sich fast ausschliefslich an den Ufern von Flüssen oder Bächen — in Betracht. In der Olekminskischen Taiga haben sich im Laufe der Zeit die Kosten für den Unterhalt eines Arbeiters, welche vor ungefähr 40 Jahren bei der ersten Anlegung von Goldwäschereien gegen 500 Rubel jährlich betrugen, nahezu verdoppelt. Die Hauptursache dieser Erscheinung ist der verdreifachte Frachtlohn, welcher von den im Olekminskischen Kreise ansäfsigen Jakuten für die Beförderung der Waaren und Lebensmittel von den an der Lena oder dem Witim gelegenen Stapelplätzen nach den Goldwäschereien gefordert wird. Diese Leute treiben das Transportgeschäft als Hauptbeschäftigung und dürfen sich derartige Forderungen gestatten, da sie wohl wissen, dafs sie von den Unternehmern der Goldwäschereien nicht entbehrt werden können, und dafs der Betrieb der letzteren in Ermangelung regelrechter Strafsen und anderer Transportmittel wesentlich von ihrer Mitwirkung abhängig ist. Wundern kann man sich übrigens über diese Forderungen nicht, da die Lebensansprüche der Jakuten folgerecht in dem Mafse gröfser geworden sind, als sie durch die fremden Elemente die Annehmlichkeiten des zivilisirten Lebens kennen gelernt haben, während die von der Natur ihnen gebotenen Mittel zur Befriedigung dieser Ansprüche sich nicht vermehrten. Demzufolge stellen sich beispielsweise die Kosten von 1 Pud (16 Kil.) Heu, welches auf den Stapelplätzen mit 50 Kopeken (M. 1,50) bezahlt wird, an den Waschplätzen in der Taiga auf wenigstens 2 Rubel 25 Kopeken (M. 6,75). Findet sich unter einer Torflage in der Stärke von 2 bis 5 Arschin (1,4 bis 3,5 Meter) eine 1 bis 1 3/4 Arschin (0,7 bis 1,2 Meter) dicke Schicht Goldsand von 2 1/2 bis 3 Solotnik (1/38 bis 1/32 Pfd.) Gehalt, so kann der Platz schon mit einigem Vortheil bearbeitet werden, vorausgesetzt, dafs Wasser in hinreichender Menge zum Betriebe der Waschmaschinen in der Nähe ist; ohne genügendes Wasser ist eine Ausnutzung des Goldlagers unmöglich. Wenn die Prüfung des Goldlagers ein günstiges Ergebnifs geliefert hat, so wird zunächst zur Besitznahme des Platzes geschritten. Dieselbe erfolgt in der Weise, dafs an den Endpunkten des einzunehmenden Platzes Pfähle aufgestellt werden, welche das Datum der Besitznahme, sowie den Namen des Besitzers tragen und von Niemandem bei schwerer Strafe ausgegraben oder vernichtet werden dürfen. Demnächst wird bei der zuständigen Behörde der Antrag auf Abgrenzung des Platzes unter Einreichung einer genauen Beschreibung desselben gestellt, worauf die Absteckung jährlich im Sommer durch Mefsbeamte erfolgt, welche ihren Rapport bei dem Bergamte der Hauptverwaltung von Ost-Sibirien abgeben.

Von dieser Behörde erhält der Besitzer dann einen mit obrigkeitlichem Siegel versehenen Plan und eine Kopie des Mefsjournals zugefertigt. Nach Erledigung dieser Vorbedingungen wird zur Aufführung der Gebäude und alsdann zum Beginn der Arbeit geschritten, während gleichzeitig wegen Lieferung der erforderlichen Lebensmittel und Waaren Verträge mit Transportunternehmern und Kaufleuten abgeschlossen werden, deren Bezugsquellen hauptsächlich in Jakutsk und in dem Irkutskischen Gouvernement liegen. Die Beförderung der Waaren geschieht theils mittelst Barken auf der Lena, theils durch Rennthiere und die kleinen Jakutischen Pferde, auch wird mühsam Vieh von Jakutsk herbeigetrieben und auf den Goldwäschereien geschlachtet. — Sobald im Frühjahr die Abgrabung des Turfs und die Freilegung des Goldsandes erfolgt ist, wird der letztere in Karren auf die Waschmaschinen geführt. Die auf den grofsen Wäschereien gebräuchlichsten Maschinen sind mächtige Holzgerüste mit geräumiger Plattform, breiter Anfahrt und einem Triebwerk, welches einen oder zwei durchlöcherte und inwendig mit eisernen Haken versehene Cylinder in rotirende Bewegung setzt. Durch diese Cylinder wird der Goldsand mittelst einströmenden Wassers auf Holzleisten gespült, welche das schwerere Gold und den sogenannten Schlich (feine Eisentheile) aufhalten, während das nachströmende Wasser die leichteren Sand- und Lehmtheile mit fortnimmt. Demnächst findet auf besonderen Waschbänken eine weitere Reinigung des angesammelten Goldes von dem Schlich statt.

Die zur Erlangung des Goldsandes etwa nothwendigen unterirdischen Arbeiten werden meistens im Winter ausgeführt, und unterscheiden sich nicht von der gewöhnlichen Arbeit des Bergmannes beim Streckenbau. Die Strecken (Gänge) werden in einer Höhe und Breite von 4 Arschin (2,8 m) angelegt und je 2 Arbeiter liefern gewöhnlich täglich 150 Pud (2400 kg) Goldsand, welcher durch Pferdegöpel in Förderschalen nach oben geschafft, zu einem Hügel aufgeschüttet und im Sommer in vorbeschriebener Weise gewaschen wird.

Die Fortschaffung des gewonnenen Goldes erfolgt in Beuteln zu je 1 ½ Pud (24 kg) unter Begleitung von Kosacken, wobei 2 Beutel immer eine Pferdelast bilden. Eine interessante Vorsichtsmafsregel wird beobachtet, um das Gold bei dem Wassertransport vor Verlust zu sichern. Die Beutel werden nämlich mit einer langen Schnur, an welcher ein Brett befestigt ist, versehen, damit bei etwaigem Versinken des Goldes das auf dem Wasser schwimmende Brett die Stelle anzeigen kann, wo der Verlust zu suchen ist. Solche Goldkaravanen werden 2 bis 4 im Laufe des Sommers abgefertigt. Die dieselben begleitenden Bevollmächtigten schiffen sich nach Irkutsk ein, wo sie gehalten sind, sofort nach der Ankunft das Gold dem Vorsteher der Schmelzstation abzuliefern. Von letzterem erhalten sie einige Tage später die Einladung dem Prozefs des Schmelzens beizuwohnen. Früher bestand nur eine solche Schmelzhütte in Barnaul für ganz Sibiren; seit der Entwickelung der Goldwäscherei am Amur und an der Lena ist jedoch im Jahre 1870 für diese Landestheile die Errichtung einer neuen Schmelzhütte in Irkutsk angeordnet worden, welche auch wenige Jahre später ihre Thätigkeit begonnen hat. Von Irkutsk aus wird das geschmolzene und gereinigte Gold, in ausgehöhlten, durch eiserne Reifen zusammengehaltenen Holzklötzen verpackt, nach Peterburg in die Münze geschickt. Jeder Klotz wiegt 25 bis 28 Pud (400 bis 448 kg) und macht die Fracht eines Wagens oder Schlittens aus. Im Laufe des Jahres gehen gewöhnlich drei solcher Transporte unter Begleitung und Führung eines Offiziers oder Beamten von Irkutsk aus ab. Der Besitzer des abgelieferten Goldes empfängt eine Quittung, gegen welche er in Petersburg oder auch bei der Bank in Irkutsk, den Werth seines Goldes erheben kann.

Die Behandlung der auf den Goldwäschereien beschäftigten Arbeiter ist nicht schlechter als diejenige der Fa-

brik- und Eisenbahnarbeiter. Eine straffe Disciplin wird natürlich gehandhabt, eine unmenschliche Behandlung oder übermäfsige Anstrengung der Arbeiter findet jedoch schon aus dem Grunde nicht statt, weil eine Desertion der letzteren dem Unternehmer den gröfsten Schaden bringen würde. Der Arbeiter ist aber verpflichtet, in den Sommermonaten, vom 1. Mai bis zum 10. September, ohne Rücksicht auf Sonntage oder Feiertage zu arbeiten, wobei ihm nur 2 Rasttage im Monat gewährt werden.

Der Verdienst der Handwerker und Arbeiter ist auf den einzelnen Goldwäschereien sehr verschieden und schwankt zwischen 10 und 40 Rubel für den Monat. Aufserdem werden den Leuten unentgeltliche Pflege und Arzenei im Krankenhause gewährt, welches jede Goldwäscherei haben mufs. Die Krankenhäuser sind genügend ausgestattet und stehen unter der Aufsicht von Feldscheerern, über welche mehrere in der Taiga beschäftigte Aerzte die Oberaufsicht führen. An Krankheiten treten am häufigsten Skorbut und Rheumatismus auf, ersterer wird durch den öfteren Mangel an frischen Nahrungsmitteln, letzterer dadurch hervorgerufen, dafs die anstrengende Arbeit bei allen Witterungsverhältnissen gleichmäfsig fortgesetzt werden mufs. Auf jeder Wäscherei befindet sich ein in seiner Stärke nach der Zahl der Arbeiter sich richtendes Polizeikommando aus Kosacken, welche die erforderliche Wache zu übernehmen und für die Aufrechterhaltung der Ordnung zu sorgen haben. Der diese Kommandos befehligende Offizier ist dem Berg-Polizeimeister des Systems beigegeben, welcher auf einem der Waschplätze seinen Sitz hat. Auf den Stapelplätzen und in der Taiga selbst befinden sich auch Kirchen und Geistliche griechisch-katholischer Konfession, welche auch die entfernter liegenden Waschplätze besuchen. Endlich sind zur Aufrechterhaltung der Ordnung, und um den regelmäfsigen Fortgang der Arbeit zu sichern, Vorkehrungen getroffen, welche den Arbeiter vor dem Laster des Trunkes bewahren sollen, denn es ist gesetzlich verboten, starke Getränke auf den Goldwäschereien zu verkaufen. Nur die Grubenverwaltung selbst hat das Recht, Spiritus zu halten, welcher in Form von Branntwein zeitweise in bestimmten Quantitäten an die Arbeiter verabfolgt wird. Leider wird diese heilsame Verordnung auch umgangen, da sich Händler in Menge finden, welche, keine Gefahren fürchtend, auf Schleichwegen die Waschplätze zu erreichen wissen und mit aufserordentlichem Vortheil den Spiritus an die Arbeiter heimlich verkaufen. Dieser Unfug hat selbst durch einen zu diesem Zweck von den Grubenbesitzern errichteten reitenden Kordon nicht beseitigt werden können, da die Händler mit zu grofser Schlauheit zu Werke gehen, theilweise auch von den zur Aufsicht befohlenen Leuten gefürchtet werden.

Die Zahlung der Löhnung an die Arbeiter findet regelmäfsig auf allen Waschplätzen am 10. September statt. Demnächst werden die Arbeiter nach voraufgegangener Untersuchung auf Barken nach dem Orte Witim befördert, von wo aus sie, nachdem daselbst ein grofser Theil seinen mühsam erworbenen Verdienst vergeudet hat, ihre Weiterreise zu Lande unternehmen.

Ebenso, wie die Arbeiter, setzen sich auch die Beamten der Goldwäschereien aus den verschiedenartigsten Elementen und Nationalitäten zusammen. Dieselben zerfallen in zwei Klassen: den befehlenden und den ausführenden Theil. Zu dem ersteren gehören die Verwalter, Buchhalter, Aerzte und Ingenieure, zu dem letzteren das übrige Büreau-Personal, die Bergbeamten und Magazin-Verwalter.

Als ein Vortheil für Sibirien selbst kann die Goldgräberei leider nicht bezeichnet werden, da dieselbe einen nicht unbedeutenden Theil der Kleinbürger und Bauern anzieht und dadurch den Landbau, sowie die Fabrikindustrie erheblich schädigt. Den gröfseren Theil der Goldgrubenarbeiter bilden allerdings die entlassenen Sträflinge und fremden Ansiedler, welche aber nur ausnahmsweise als eine den Wohlstand des Landes fördernde Ar-

beitskraft zu betrachten sind, da nur wenige sich geneigt zeigen, sefshaft zu werden, oder überhaupt ein geregeltes Leben zu führen. In richtiger Erkennung dieser Verhältnisse beschränkte der frühere General-Gouverneur Sinelnikow, um die Theilnahme der Bauern an den Goldwäschereien zu verhindern, die Ertheilung von Pässen und suchte den Ausfall an Arbeitern durch Sträflinge zu ersetzen, welchen dadurch Gelegenheit geboten wurde, sich bei guter Führung den Erlafs eines Drittels ihrer Strafzeit zu erwirken und sich die zum späteren Beginn eines Geschäfts nöthigen Mittel zu verdienen. Entlassene Sträflinge sind aber erfahrungsmäfsig noch weniger, als die nur des Golderwerbs wegen nach Sibirien gekommenen Ansiedler dazu angethan, den Wohlstand des Landes zu heben, da denselben ein regelmäfsiges bürgerliches Leben voll Mühe und Arbeit erst recht zuwider ist. Sie treiben trotz der ihnen seitens der Regierung gebotenen Hülfe keinen Landbau, leben viel lieber auf den Goldgruben vom Tagelohn, wenn sie es nicht vorziehen, in ihr früheres verbrecherisches Leben zurückzufallen. Als ein Segen für das Land mufs es daher bezeichnet werden, dafs ein grofser Theil der freigelassenen Sträflinge und obdachslosen Ansiedler von den Goldwäschereien angezogen wird. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen erscheint es aber nicht unwesentlich, dafs überhaupt solche Leute im Lande Verwendung finden, denn wenn Sibirien aufhören würde, der Abzugskanal aller moralischen Unreinigkeiten Rufslands zu sein, so würde dem an Arbeitskräften ohnehin armen Lande eine noch gröfsere Betheiligung an der Bearbeitung der Goldgruben zufallen und die dem Ackerbau und damit dem Lande zugefügte Schädigung eine noch bedeutendere werden.

---

## 11. Korea.

Die vortrefflich redigirte Oesterreichische Monatsschrift für den Orient bringt in ihrer Nummer vom 15. November 1879 aus der Feder des Geographen Professor Friedr. Ratzel einen Aufsatz über die Stellung der ostasiatischen Grofsmächte China und Japan zu den Liukiu-Inseln und zum Königreiche Korea, welchem wir die nachstehenden Mittheilungen über die wenig bekannte Halbinsel entnehmen.

Korea nimmt unter allen asiatischen Ländern eine eigenartige Stellung ein. Seinen Naturverhältnissen gemäfs, ist es allem Anscheine nach in jeder anderen Beziehung als in der seiner halbinsularen Lage wenig begünstigt. Es ist fast durchaus gebirgig; ein Hochgebirge mit Schneegipfeln trennt es von dem Festlande, und Berge von 2—3000 Metern im Innern sind von der Küste aus gesehen worden; seine Küsten sind derart von Inseln und Klippen umgeben — nicht mit Unrecht nennt sich der König Koreas »Herr der zehntausend Inseln« —, dafs sie sehr schwer zugänglich sind, doch giebt es gute Häfen; seine Flüsse sind entsprechend der Bodengestalt vorwiegend raschfliefsende Gewässer von kurzem Laufe, und schiffbar scheint hauptsächlich der Hankiang zu sein, an welchem die Hauptstadt des Reiches gelegen ist, sowie der nördlichste von den gröfseren Flüssen, der Jalukiang, welcher in die Korea-Bai mündet. Das Klima kann nicht anders als sehr verschiedenartig sein in einem Lande, welches noch in der Monsunregion gelegen ist und zwischen 34 und 43° N. Br. sich ausdehnt und von zahlreichen Gebirgsketten durchzogen wird, auf deren Höhen die Seefahrer einen grofsen Theil des Jahres hindurch Schnee liegen sehen. Es ist ohne Zweifel im Süden viel wärmer als im Norden, wahrscheinlich aber auch an der Ostseite kälter als an der westlichen.

Von Mineralschätzen sind als sicher nachgewiesen Kohle, Silber, Eisen und Kupfer zu nennen; aber die Ko-

reaner graben nicht gern, weil ihre Berge mit Gräbern bedeckt sind, die geschont sein wollen. Koreanische Eisen- und Kupferwaaren gehen nach Japan und China. Gold kommt vor, findet aber nur Verwendung zu Schmuck, während als Münze das Silber Verbrauch findet.

Von wild vorkommenden Thieren sind Königstiger, Panther, Füchse und Marder zu nennen, die beliebtes Pelzwerk liefern, aufserdem das Moschusthier (?), dessen Sekret auch hier ein werthvolles Arzneimittel bildet. Der Stand der Gewerbthätigkeit ist in Korea allem Anschein nach nicht viel niedriger als bei den chinesischen oder japanischen Nachbarn. Man nennt als hervorragend gut ihr Tuch und Papier, die beide nach Japan und China zur Ausfuhr gelangen, ebenso werden ihre Porzellan- und Metallwaaren geschätzt.*) Nur scheint es, dafs weder ihre Seidenzucht, noch ihr Baumwollenbau dem eigenen Bedarf genügen, und dafs sie dadurch zu einer verhältnifsmäfsig starken Einfuhr von Manufakturen gezwungen sind. Ihre Strohflechtereien, besonders in den ungemein breitrandigen Hüten, die sie tragen, scheinen ebenfalls vortrefflich zu sein.

Handel treiben die Koreaner, welche als sehr scharfe, tüchtige Kaufleute geschildert werden, in irgend nennenswerther Ausdehnung blos mit China und Japan. Nur mit diesen beiden Ländern scheint er erlaubt zu sein.

Im Jahre 1876 schlofs Japan einen neuen Freundschaftsvertrag mit Korea, der im November desselben Jahres in Kraft trat, und es wurden noch in den zwei letzten Monaten 1876 von japanischer Seite Waaren im Werthe von 37 800 Yens in Korea ein- und von 32 000 Yens ausgeführt. Die Hälfte der von Japan nach Korea eingeführten Waaren bestand aus europäischen Fabrikaten, aus Japan selbst kam hauptsächlich Reis und Weizen. Die Ausfuhren aus Korea brachten hauptsächlich das in Japan so sehr beliebte Koreanische Tuch, Ginseng, Punori (ein stärkemehlreicher Seetang), Trepang und Golderz. Leider schadete diesem aufblühenden Handel sehr die Hungersnoth, welche 1877 in Korea ausbrach. Im Jahre 1877 wurde berichtet, dafs zu einer Zeit 30 bis 40 japanische Schiffe im Hafen von Fusan lägen und 1878 gegen 200 japanische Läden in Fusan beständen und japanische Waaren einen guten Markt fänden.

Der Handel Koreas mit China ist bei seiner Armuth und Abgeschlossenheit gering. Er ist beschränkt, soweit er gesetzlich, auf das berühmte Kuolimön, das Thor in der chinesisch-koreanischen Palisadengrenze und darf bei Todesstrafe nur im dritten, fünften und neunten Monat betrieben werden. Dieses Thor ist nichts als ein Wachthäuschen mit einem Durchgange, der gerade breit genug ist für einen chinesischen Karren. Aus Korea wird nach China ein berühmtes starkes Papier, Blei, Seide von wilden Seidenwürmern, Häute, Felle, Trepang ausgeführt, und China bringt dagegen hauptsächlich Baumwollenzeug und Pfeffer.

Die Bevölkerung Koreas wird gegenwärtig wohl auf circa 12 Millionen anzunehmen sein. Als die Jesuiten ihre Berichte vor 200 Jahren gaben, nahm man dieselbe zu kaum 3½ Millionen an und ihr Wachsthum wäre demnach noch kein gar rasches gewesen. Die Zahl beruht natürlich auf nichts anderem, als auf ganz allgemeinen Schätzungen. Da die Bevölkerung der kleinen und durchaus gebirgigen Insel Quelpart im vorigen Jahre auf gegen 10 000 veranschlagt wurde, so scheint es überhaupt, als ob die Dichtigkeit der koreanischen Bevölkerung nicht so

*) Auch aus Niutschwang (chin. Mandschurei) wurde 1878 geschrieben, dafs von den Erzeugnissen der koreanischen Industrie einige, wie besonders das Porzellan, sehr fein seien, dafs die Seide dem indischen „Pongee" gleiche, aber in geringer Menge erzeugt werde, dafs daselbst eben solche Baumwollstoffe verfertigt werden, wie zu Mikawa in Japan, und dafs auch Fächer aus Palmenblättern mit vielfarbigen Bildern von Menschen, Thieren und Landschaften darauf gemacht werden. Die Münzen bestehen aus Stücken Eisenstab von etwa vier Zoll Länge, die in Hufeisenform gebogen seien; dies wird aber wohl nur Scheidemünze sein, denn Silbermünzen kommen nach verschiedenen Berichten vor.

gering sei, wie man, gestützt auf die ungünstigen Berichte der früheren Chinesen und Japaner, annahm. Auch die Hungersnöthe sprechen dafür, welche häufig eintreten und noch in den letzten Jahren einige Tausend Koreaner zur Auswanderung nach dem russischen Ussuri-Gebiete zwangen. Ihrem Aeufseren nach werden die Koreaner als mit den Japanern ziemlich übereinstimmend geschildert, weifser von Farbe als die Chinesen und noch derber, untersetzter gebaut als sie. Politisch zerfällt das Land in 8 To oder Provinzen, die zusammen 41 Kun oder Distrikte umfassen. Es giebt im Lande 33 Pu oder Städte ersten Ranges, 58 Dsiu oder Städte zweiten und 70 Hieu oder Städte dritten Ranges. Unschwer erkennt man in dieser Eintheilung die chinesische Gliederung der Bezirke und Städte in Fu, Tscheu und Hieu. Korea ist eine erbliche Monarchie. Der König vereinigt geistliche und weltliche Macht in seiner Hand. Die Tyrannei der Beamten, die »gefürchtet werden wie Tiger und verehrt wie Götter«, scheint grofs zu sein. Sogar den Japanesen hat sie Ausdrücke des Abscheus entlockt. An inneren Streitigkeiten fehlt es in diesem nach aufsen hin so ruhigen Lande keineswegs. So ist der jetzige König 1873 durch einen Staatsstreich nach dem Sturze seines Vorgängers auf den Thron gekommen.

Was nun die politischen Beziehungen dieses Landes zu seinen mächtigeren Nachbarn China und Japan betrifft, so ist vor Allem hervorzuheben, dafs es kulturell ohne allen Zweifel eine Dependenz von China ist. In noch höherem Mafse als Japan scheint es von chinesischem Geiste, chinesischen Anschauungen, Sitten und Gebräuchen durchtränkt zu sein. Die koreanische Sprache ist gleich der alten Jamoto-Sprache Japans mit chinesischen Wörtern durchsetzt, und dafs chinesische Bücher in Korea nicht selten sind, erfahren wir aus dem Bericht über die Expedition des französischen Vice-Admirals Roze, der auf der Insel Kanghao im Hankiang unter Anderem 300 chinesische Bücher nebst einer chinesischen Karte wegnahm. So wie diese kulturelle Abhängigkeit von China den Beziehungen zwischen diesem Reiche und Korea ein höheres Alter und eine tiefere historische Begründung zuzuweisen scheint als denen zwischen Japan und Korea, so scheint auch ein gewisser Grad von politischer Abhängigkeit Koreas von China in alte Zeiten hinaufzureichen. Wenigstens seit zwei Jahrtausenden, seit der Zeit der Han-Dynastie, nimmt Korea China gegenüber die Stellung eines unterworfenen, tributzahlenden, aber innerhalb dieser Grenzen selbstständigen Staates ein. Sein König empfing beim Regierungsantritt die Bestätigung seiner Würde vom Kaiser von China, und die Gesandten Koreas wurden als die eines tributären Reiches nur mit »*médiocre distinction*« behandelt. Der Tribut Koreas an China wurde nach H. Hamel's Erzählung im 17. Jahrhundert jährlich in 200 Kisten zur Winterszeit nach Peking gebracht, und der koreanische Gesandte erbat sich vom chinesischen Kaiser den von dem Hof-Astrologen für das nächste Jahr angefertigten Kalender. Ob es richtig ist, dafs in neuerer Zeit diese Beziehungen ganz aufgehört haben, d. h. dafs Korea sich unabhängig von China hält (vgl. V. de Rostaing im »*Bull. Soc. de Géographie*«, Paris 1867, I.), wäre erst aufzuklären. Thatsache ist, dafs Prinz Kung, der bekannte Vertreter der chinesischen Regierung gegenüber den Vertretern der Vertragsmächte, diesen letzteren gegenüber Korea als einen Staat bezeichnete, auf den China keinen Einflufs zu üben in der Lage sei.

Das Verhältnifs Koreas zu Japan gründet sich weder auf eine kulturelle Abhängigkeit des ersteren, noch auf alte ehrwürdige Beziehungen der beiden Reiche. Seit Taikosama seinen unfruchtbaren Kriegszug gegen Korea am Ende des 16. Jahrhunderts unternahm, sind sie sich weder freundlich noch feindlich näher getreten. Siebold giebt zwar an, dafs Korea alle drei Jahre einen Gesandten mit Geschenken nach Japan sende; ob dies aber etwas anderes als eine Höflichkeitsformel sein sollte, steht dahin. Erst wieder 1876

traten sie sich näher, indem sie den oben erwähnten Freundschafts- und Handelsvertrag schlossen, und kurz darauf wurde eine japanische Handelsniederlassung in Fusan gegründet. Im Anfang schien sich Alles trefflich anzulassen, wie wir sahen, und der Handel, der beide Theile zu befriedigen schien, zeigte sich für Korea sofort von der besten Seite, als 1877 jene grofse Hungersnoth ausbrach und nun die Japaner mit grofser Energie Massen von Reis und anderen Nahrungsstoffen nach Korea warfen. Man kann wohl sagen, dafs zum ersten Male eine Hungersnoth in Korea in solchem Mafse gelindert worden ist, wie damals in 1877—78. Japan beeilte sich, den koreanischen Handel auszudehnen. Es wurde eine monatliche Postverbindung zwischen Fusan und Nagasaki und ein japanisches Postamt in Fusan errichtet. Der Handel hat in den letzten Jahren 4—500 000 Yen umgesetzt. Aber eine gewisse Eifersucht zwischen Japanern und Koreanern scheint doch geblieben zu sein und machte sich in mancherlei kleinen Plackereien und Reibungen Luft. Einmal war sogar die Rede davon, japanische Polizei nach Fusan zu senden. Charakteristisch ist unter Anderm, dafs beim Schiffbruch einer britischen Bark an der Insel Quelpart wohl die europäischen, nicht aber die japanischen Mannschaften von den Behörden ans Land zugelassen werden wollten. Aber erst Ende vorigen Jahres scheint auch die koreanische Regierung aus der bis dahin eingenommenen freundschaftlichen Stellung herausgegangen zu sein. Sie hob den vertragsmäfsig zollfreien Handel auf, indem sie einen Aus- und Einfuhrzoll von circa 20 % zu erheben begann (Okt. 1878), worauf die Japanesen in Fusan eine drohende Stellung einnahmen und die koreanischen Behörden zu dem Versprechen zwangen, den Tarif noch einmal zu erwägen und in 30 Tagen Antwort zu geben. Die japanische Regierung sandte aber schon am 21. November das Panzerschiff »Hiyei-Kan«, mit dem Gesandten Hanabusa an Bord, nach Korea, um sich Aufklärungen über diesen Zwischenfall zu verschaffen. Die Ermordung eines japanischen Unterthanen nahe bei Fusan trug nicht zur Milderung der Stimmung bei. Der japanische Abgesandte kehrte am 9. Januar aus Korea mit der nicht eben günstigen Auskunft zurück, dafs Korea sich um Hülfe an China gewandt, dieses aber jedes Dazwischentreten abgelehnt und Korea auf eine gütliche Verständigung mit Japan hingewiesen habe. Weiteres hat unterdessen nicht verlautet, doch kann man wohl annehmen, dafs Japans schneidiges Auftreten gegenüber Korea in Peking zum mindesten nicht angenehm berührt haben wird.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Verleihung der Korporationsrechte an die sämmtlichen in Preufsen bestehenden Post-Spar- und Vorschufsvereine. Das Streben der Reichs-Postverwaltung, den in den einzelnen Ober-Postdirectionsbezirken bestehenden Spar- und Vorschufsvereinen von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur weiteren Ausdehnung und Befestigung ihrer Wirksamkeit die Rechte von juristischen Persönlichkeiten zu erwirken, ist neuerdings auch für die sämmtlichen derartigen Vereine in Preufsen von glücklichem Erfolge gewesen, so dafs nunmehr fast alle auf Anregung der Postverwaltung ins Leben gerufenen Spar- und Vorschufsvereine in den werthvollen Besitz der Korporationsrechte gelangt sind. Wir begrüfsen diese Errungenschaft mit freudigem Danke, da durch dieselbe der innere Ausbau der Vereine wesentlich gefördert und zu einem ihre fernere Wirksamkeit sicher stellenden Abschlufs gebracht worden ist. Der Allerhöchste

Erlafs ist am Weihnachstage des eben verflossenen Jahres ergangen und lautet:

»Auf den Bericht vom 17. Dezember d. J. will Ich den im Bezirke der Ober-Postdirectionen zu Berlin, Aachen, Arnsberg, Breslau, Bromberg, Cassel, Coblenz, Cöln, Cöslin, Danzig, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt a. M., Frankfurt a O., Gumbinnen, Halle, Hannover, Kiel, Königsberg, Liegnitz, Magdeburg, Minden, Münster, Oppeln, Posen, Potsdam, Stettin und Trier bestehenden Spar- und Vorschufsvereinen von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf Grund der zurückfolgenden, seitens des General-Postamts am 15. Oktober 1879 genehmigten Statuten hierdurch die Rechte einer juristischen Person verleihen.

Berlin, den 24. Dezember 1879.

(gez.) Wilhelm.

(ggez.) Graf zu Eulenburg.
Dr. Friedberg.

An die Minister des Innern und der Justiz.«

---

Zahl der Neujahrsbriefe in Berlin. Bei den Postanstalten in Berlin sind laut der nachstehenden Uebersicht in der Zeit vom 31. Dezember 1879 Mittags bis einschliefslich 1. Januar 1880 1 049 937 Stadtbriefsendungen (aus Berlin nach Berlin) eingeliefert worden, d. h. 102 320 mehr als 1878/79. Auf die statistische Formel zurückgeführt, ergiebt sich, dafs jeder Einwohner Berlins, die Säuglinge nicht ausgeschlossen, einen Brief abgesandt und einen erhalten hat.

| | Porto-briefe. Stück. | Post-karten. Stück. | Frankobriefe à 10 Pf. Stück. | Frankobriefe à 5 Pf. Stück. | Waaren-proben und Druck-sachen. Stück. | Summa der Briefe. Stück. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre 1879/80 . . | 8251 | 124241 | 654966 | 131559 | 130920 | 1049937 |
| Im Jahre 1878/79 . . | 6766 | 108851 | 606082 | 128679 | 97239 | 947617 |
| Mithin gegen 1878/79 mehr | 1485 | 15390 | 48884 | 2880 | 33681 | 102320 |

---

Der Weihnachts-Postpäckereiverkehr des Jahres 1879*) hat, wie sich aus der nachstehenden Uebersicht ergiebt, gegen das Vorjahr eine nicht unbeträchtliche Zunahme aufzuweisen. Man wird kaum fehlgreifen, wenn man diese erfreuliche Wahrnehmung als eins der Anzeichen begrüfst, welche für die allmähliche Hebung des geschäftlichen Verkehrs vorliegen. Nahezu in jeder der in der Uebersicht aufgeführten Städte von über 50 000 Einwohnern hat sich die Zahl der während der Weihnachtszeit 1879 zur Post gelieferten Packete gegen das Vorjahr vermehrt; die schwächere Auflieferung in Altona ist nach den vorliegenden Berichten darauf zurückzuführen, dafs die dortigen Fischhändler die an sie ergangenen Bestellungen auf geräucherte Fische aus Mangel an Waare nicht haben ausführen können. In Königsberg i. Pr., wo die Aufgabe an Packeten in der letzten Weihnachtszeit um 424 gegen die gleiche Zeit im Vorjahre zurückgeblieben ist, hat sich bei den Marzipansendungen eine Vermehrung um 202 Stück herausgestellt, da im Jahre 1879 5515, im Jahre 1878 aber nur 5313 derartige Sendungen zur Auflieferung gelangt sind.

*) Ueber den Postpäckereiverkehr während der Weihnachtszeit in den Jahren 1877 und 1876, vergl. Archiv für Post und Telegr., Jahrg. 1878 S. 57.

## Vergleichende Uebersicht

über den

## Postpäckereiverkehr während der Weihnachtszeit

in den Jahren 1879 und 1878

(vom 12. bis einschl. 25. Dezember; 14 Tage)

in Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern.

| Namen der Orte. | Einwohnerzahl (1875) | Gesammtstückzahl der aufgegebenen und der eingegangenen Packete | | Im Jahre 1879 | | Von dieser Gesammtstückzahl sind | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | aufgegeben | | | | eingegangen | | | |
| | | im Jahre 1879. | im Jahre 1878. | mehr. | weniger. | im Jahre 1879. | im Jahre 1878. | im Jahre 1879 mehr. | im Jahre 1879 weniger. | im Jahre 1879. | im Jahre 1878. | im Jahre 1879 mehr. | im Jahre 1879 weniger. |
| Berlin mit Umgeb. | 1 044 132 | 663 736 | 628 497 | 35 239 | — | 386 430 | 365 230 | 21 200 | — | 277 306 | 263 267 | 14 039 | — |
| Hamburg mit Umgebung | 342 366 | 152 664 | 144 097 | 8 567 | — | 79 747 | 79 111 | 636 | — | 72 917 | 64 986 | 7 931 | — |
| Breslau | 239 050 | 133 986 | 130 704 | 3 282 | — | 73 050 | 71 848 | 1 202 | — | 60 936 | 58 856 | 2 080 | — |
| Dresden ohne Umgebung | 197 295 | 128 277 | 127 551 | 726 | — | 66 868 | 66 266 | 602 | — | 61 409 | 61 285 | 124 | — |
| Cöln a. Rh. | 135 371 | 106 830 | 102 348 | 4 482 | — | 60 201 | 57 987 | 2 214 | — | 46 629 | 44 361 | 2 268 | — |
| Hannover mit Linden | 127 607 | 84 228 | 81 545 | 2 683 | — | 43 319 | 43 110 | 209 | — | 40 909 | 38 435 | 2 474 | — |
| Leipzig ohne Umgebung | 127 387 | 189 690 | 183 149 | 6 541 | — | 123 533 | 119 558 | 3 975 | — | 66 157 | 63 591 | 2 566 | — |
| Königsberg i. Pr. | 122 636 | 76 001 | 73 930 | 2 071 | — | 39 574 | 39 998 | — | 424 | 36 427 | 33 932 | 2 495 | — |
| Frankfurt a. M. mit Bornheim und Sachsenhausen | 113 459 | 110 917 | 103 000 | 7 917 | — | 62 782 | 57 856 | 4 926 | — | 48 135 | 45 144 | 2 991 | — |
| Bremen | 102 177 | 39 410 | 41 838 | — | 2 428 | 19 626 | 20 906 | — | 1 280 | 19 784 | 20 932 | — | 1 148 |
| Danzig | 97 931 | 38 800 | 38 661 | 139 | — | 18 478 | 17 490 | 988 | — | 20 322 | 21 171 | — | 849 |
| Strafsburg i. Els. | 94 346 | 48 331 | 48 344 | — | 13 | 22 787 | 24 505 | — | 1 718 | 25 544 | 23 839 | 1 705 | — |
| Magdeburg ohne Umgebung | 88 012 | 58 224 | 58 378 | — | 154 | 30 707 | 30 280 | 427 | — | 27 517 | 28 098 | — | 581 |
| Barmen mit Umgebung | 86 504 | 37 855 | 37 475 | 380 | — | 22 827 | 22 822 | 5 | — | 15 028 | 14 653 | 375 | — |
| Altona | 84 218 | 18 639 | 21 170 | — | 2 531 | 8 563 | 11 161 | — | 2 598 | 10 076 | 10 009 | 67 | — |
| Stettin mit Umgeb. | 80 972 | 53 439 | 53 342 | 97 | — | 28 244 | 27 690 | 554 | — | 25 195 | 25 652 | — | 457 |
| Düsseldorf mit Oberbilk | 80 695 | 43 909 | 42 495 | 1 414 | — | 20 731 | 21 620 | — | 889 | 23 178 | 20 875 | 2 303 | — |
| Elberfeld | 80 589 | 49 141 | 47 741 | 1 400 | — | 27 714 | 27 039 | 675 | — | 21 427 | 20 702 | 725 | — |
| Aachen | 79 606 | 29 570 | 27 121 | 2 449 | — | 15 640 | 14 588 | 1 052 | — | 13 930 | 12 533 | 1 397 | — |
| Chemnitz ohne Gablenz | 78 209 | 43 257 | 41 844 | 1 413 | — | 23 121 | 22 771 | 350 | — | 20 136 | 19 073 | 1 063 | — |
| Braunschweig | 65 938 | 41 408 | 38 145 | 3 263 | — | 22 481 | 19 940 | 2 541 | — | 18 927 | 18 205 | 722 | — |
| Crefeld | 62 905 | 29 364 | 28 092 | 1 272 | — | 16 240 | 15 975 | 265 | — | 13 124 | 12 117 | 1 007 | — |
| Posen | 60 998 | 37 281 | 36 736 | 545 | — | 18 316 | 18 200 | 116 | — | 18 965 | 18 536 | 429 | — |
| Halle a. S. | 60 503 | 38 568 | 37 671 | 897 | — | 19 282 | 18 674 | 608 | — | 19 286 | 18 997 | 289 | — |
| Mülhausen i. Els. | 58 513 | 14 370 | 12 804 | 1 566 | — | 6 662 | 6 105 | 557 | — | 7 708 | 6 699 | 1 009 | — |
| Mainz | 57 020 | 30 520 | 29 405 | 1 115 | — | 14 102 | 13 720 | 382 | — | 16 418 | 15 685 | 733 | — |
| Dortmund | 57 742 | 18 489 | 18 224 | 265 | — | 8 215 | 8 260 | — | 45 | 10 274 | 9 964 | 310 | — |
| Essen, Reg.-Bez. Düsseldorf | 54 790 | 15 285 | 15 015 | 270 | — | 6 595 | 6 556 | 39 | — | 8 690 | 8 459 | 231 | — |
| Cassel | 53 043 | 39 494 | 40 049 | — | 555 | 19 300 | 20 484 | — | 1 184 | 20 194 | 19 565 | 629 | — |

**Eine Postfahrt vor 65 Jahren.** Im Anschlufs an die in dieser Nummer mitgetheilten Postreise-Erlebnisse des Staatsministers von Schön ist es uns vergönnt, nachfolgende Stelle aus einem uns zur Verfügung gestellten Briefe wiederzugeben, den ein hochgestellter Militair aus Anlafs des Empfanges einer das Verkehrsleben behandelnden Schrift an den Uebersender derselben, einen jüngeren Stabsoffizier, gerichtet hat. Der Brief schildert die Wechselfälle einer von dem Verfasser vor 65 Jahren von Königsberg i. Pr. nach Berlin zurückgelegten Reise und veranschaulicht dadurch zugleich in verkehrsgeschichtlich werthvoller Weise die gewaltigen Fortschritte, welche auf dem Gebiete des Beförderungs- und Verkehrswesens während der Dauer eines Menschenlebens gemacht worden sind.

»Unter dem Eindrucke des ungeheuern in neuester Zeit Geschaffenen wendet sich der Blick unwillkürlich zur Vergangenheit, freilich sehr weit, etwa 65 Jahre zurück. Da machte Ihr Korrespondent seine Kadettenreise von Königsberg nach Berlin in dem sanft auf der Axe ruhenden »blauen Seegebarther« gemeinschaftlich mit dem im gleichen Raume etablirten Gepäck, mit welchem schmerzhafte Kollisionen nicht ausblieben, eskortirt wegen des Geldes von Kavallerie, und nicht ohne bei einer verwünschten kleinen preufsischen Stadt radikal im Wagen die Front zu verändern. Es lag eine junge — möglicherweise — Berliner Abenteuerin platt auf mir, drückte mich arg zusammen, und nur der baldigen Hülfe von aufsen verdanke ich das Vergnügen, Ihnen diese Schilderung zu widmen. Zeitweise waren 12 Pferde vorgelegt; eines schönen Tages trat ein 13tes, ein strammer Spitz-Gelber, ein und ermöglichte die weitere Fahrt. In der 9ten Nacht trafen wir in Berlin ein, aber in welcher Verfassung! Und heute — man möchte glauben seitdem mehrere Saec. verträumt zu haben. Und nun erst die Briefbeförderung, vor Allem die Telegraphie mit ihrem Anhang! Noch sehe ich die kleinen, dicken, in graues Löschpapier mit vielen Siegeln gehüllten Korrespondenzen und in ihnen den permanenten Soldatenspruch: ich wünsche dafs Ihnen dieses in guter Gesundheit antreffe — ich bin, Gott sei Dank, wohl! — und wenig mehr. u. s. w. —«

---

**Ein deutscher Wüstenritt.** Von Herrn Gerhard Rohlfs, Deutschlands berühmtesten Afrikareisenden, liegt eine Reihe von Briefen vor. Einem derselben d. d. Benghasi, 18. Oktober 1879, entnehmen wir, dafs im nördlichen Afrika der Dauerritt, den der berühmte englische Zeitungskorrespondent Archibald Forbes im Süden Afrikas unternommen hatte, und der in der gesammten Presse als eine ganz aufserordentliche Leistung hingestellt war, von unseren Landsleuten völlig in den Schatten gestellt worden ist. Die von A. Forbes zurückgelegte Strecke von Ulundi nach Landsmannsdrift beträgt 110 englische Meilen, diese Entfernung wurde in 94 Stunden, wobei Forbes nur 6 Stunden schlief, abgeritten. Der Reiter brauchte nacheinander 6 Pferde, war stets vorzüglich beköstigt und mit allen nur denkbaren Getränken (Champagner, Bordeaux) versorgt. Aber eine doppelt so grofse Entfernung wurde von Rohlfs und Stecker unter viel ungünstigeren Verhältnissen in einer fast gleichen Zeit zurückgelegt. Die Entfernung von Baltifal nach Taiserbo beträgt 220 Miles. Baltifal ist der südlichste Brunnen Cyrenaikas und Taiserbo die nördlichste Oase Kufras. Auf dieser ganzen Strecke ist nirgends Wasser. Rohlfs und Stecker brauchten, um sie zu durchmessen, nur 108 Stunden, also 14 Stunden mehr, als Forbes zu seinen 110 Miles gebraucht hatte.

Und diese 108 Stunden wurden auch ununterbrochen in vier Tagen, vier Nächten und zwölf Stunden zurückgelegt. An Schlafen konnte dabei gar nicht gedacht werden, und wenn Rohlfs auch ein Pferd zur Verfügung hatte, so

konnte dasselbe nicht gewechselt werden, sondern die Lokomotion beschränkte sich auf das eigene Fufsmarschiren, sowie auf's Kameelreiten. Menschen wie Thiere waren also Tag und Nacht in Bewegung und mufsten es, weil sonst die Karawane an Wassermangel zu Grunde gegangen wäre; hier hiefs es: ankommen oder verschmachten. Dafs das Wasser, welches in Schläuchen aufbewahrt wird, schon am zweiten Tage einen fauligen Geschmack annimmt, dafs von Abkochen in der Wüste unter solchen Verhältnissen nicht die Rede sein kann, ist als bekannt vorauszusetzen. Den beiden deutschen Reisenden standen als materielle Genüsse in Kufra nur Datteln und gutes Wasser in Aussicht, während Forbes sich nach seiner Ankunft mit Allem stärken konnte, was die Civilisation bietet.

---

Flaschenpost. Von S. M. Schiff »Niobe«, Kapt. z. See von Kall, wurde am 16. August 1879 in der Nordsee in 52° 14,1' N. Br. und 2° 35,8' O. Lg. eine mit Sand beschwerte Flasche über Bord geworfen; diese Flasche ist nach einer Mittheilung des Königlich dänischen Amtmanns in Hjörring am 7. November 1879 am Strande bei Skagen aufgefunden worden. Unter den bekannten Voraussetzungen hat diese Flasche demnach, wenn sie sogleich am Strande aufgefunden ist, in 83 Tagen ca. 400 Seemeilen zurückgelegt. Von demselben Schiffe wurde am 19. August 1879 in 57° 43' N. Br. und 6° 47' O. Lg. eine mit einem sogenannten Flaschenpostzettel versehene Flasche über Bord geworfen, welche am 26. August 1879 von dem Lootsen Jens Hansen aus Skudesnäs in der Nähe von Skudesnäs aufgefunden worden ist und demnach in 7 Tagen einen Weg von ca. 97 Seemeilen, mithin ungefähr 14 Seemeilen den Tag zurückgelegt hat.

Von der deutschen Bark »La Rochelle«, Kapt. J. H. Witt, wurde nach einer Mittheilung der deutschen Seewarte auf der Reise von der Navigator-Insel nach Cork am 16. Juli 1879 in 11° 4' S. Br. und 22° 6' W. Lg. eine Flasche mit dem für solche Zwecke gebräuchlichen Zettel über Bord geworfen. Diese Flasche, welche am 28. September 1879 bei dem Kap São Agostinho (St. Augustin) von einem Fischer gefunden und durch Vermittelung des deutschen Konsuls zu Pernambuco an die Seewarte befördert worden ist, hat in 74 Tagen einen Weg von 789 Seemeilen zurückgelegt, was einer durchschnittlichen Versetzung von 10,6 Seemeilen täglich entspricht.

(Annalen d. Hydrogr. und maritim. Meteorologie.)

---

Die telegraphische Verbindung zwischen England und Südafrika (vergl. Jahrg. 1879 des Archivs für Post und Telegraphie, S. 193) ist nunmehr durch die in den letzten Tagen des Monats Dezember glücklich beendete Verlegung eines unterseeischen Kabels zwischen D'Urban in Natal und Aden (über Zanzibar) hergestellt.

Am 25. Dezember hat die Einweihung des neuen Kabels stattgefunden. Wie wir der »Times« entnehmen, sandte zunächst Ihre Majestät die Königin von England an den Sultan von Zanzibar, sowie an die Gouverneure Sir Bartle Frere und Sir Garnet Wolseley Glückwunschtelegramme folgenden Inhalts ab:

»Die Königin an den Sultan von Zanzibar.

Die Königin beglückwünscht den Sultan von Zanzibar aus Anlafs der Eröffnung der neuen Telegraphenlinie und dankt ihm für den seinerseits geleisteten Beistand zu dem Gelingen eines Werkes, welches, wie Sie hofft, zur Erhaltung des Friedens und Förderung der Civilisation in Afrika reichlich beitragen wird.«

»Die Königin an Sir Bartle Frere in Cape Town.

Ich beglückwünsche Sie zu der neuen telegraphischen Verbindung zwischen England und dem Kap

der guten Hoffnung, indem ich gleichzeitig meiner Freude Ausdruck verleihe über die so glücklich erfolgte Herstellung eines schnelleren Verkehrsmittels und einer innigeren Verbindung zwischen England und Meinen südafrikanischen Kolonien.«

»Die Königin an Sir Garnet Wolseley in Natal.

Es gereicht Mir zum grofsen Vergnügen, Sie und die Bewohner der Ihrem Gouvernement unterstellten Kolonien zu der Vollendung der neuen telegraphischen Verbindung zwischen England und Südafrika beglückwünschen zu können.«

Von Seiten des Sultans von Zanzibar ging Ihrer Majestät folgendes Erwiderungs-Telegramm zu:

»Der Sultan von Zanzibar an die Königin in Windsor.

Der Sultan von Zanzibar hat Ihrer Majestät gnädiges Telegramm empfangen und erwidert von ganzem Herzen die von Ihrer Majestät im Interesse der Civilisation und der Wohlfahrt Afrikas ausgesprochenen Wünsche und Hoffnungen, auf deren Erfüllung auch seinerseits stets sein ganzes Streben gerichtet sein wird. Auch hofft er, dafs die telegraphische Verbindung zwischen Zanzibar und Ihrer Majestät Besitzungen die bereits bestehenden freundschaftlichen Beziehungen noch fester knüpfen werde.«

---

Nebelsignale. Der Zeitschrift für Versicherungswesen entnehmen wir nachstehende interessante Mittheilung über die von den deutschen Behörden gemachten Versuche, um die Wirkung von Schallsignalen an der Küste und auf den Feuerschiffen in der See mit einander zu vergleichen.

Im Frühjahr begann die hydrographische Abtheilung der Kaiserlichen Admiralität in Gemeinschaft mit Deputirten des preufsischen Handelsministeriums die Versuche auf der Insel Wangeroog. Man liefs die Signale auf der Insel ertönen und beobachtete den Schall derselben von Dampfschiffen und den umliegenden Leuchtthürmen aus in Bezug auf die Stärke des Schalles und die Hörweite. Zum Vergleich brachte man das Nebelhorn, die Signalkanone, englische Raketen mit Schiefsbaumwollladungen, wie solche auf der Insel Helgoland dauernd im Gebrauch sind, und deutsche Raketen mit eben solcher Knallladung, aus der Fabrik Wolff & Co., Walsrode. Man machte die Beobachtung, dafs die Töne des Nebelhorns auf 7—8 Seemeilen gehört wurden, fast ebenso weit der Schall der Kanone, beide jedoch nur in der Richtung des Rohres der Kanone, bezw. in der des Schallrohres des Nebelhorns, und dafs z. B. auf Stationen, die zur Seite oder gar im Rücken dieser Richtung lagen, auch auf geringe Entfernungen oft gar kein Schall bemerkt wurde. Die Raketen dagegen, welche bis zu 200 m hoch aufsteigen und dann in der Luft detoniren, hatten ihre Wirksamkeit nach allen Seiten, man hörte sie deutlich auf 5—6 Seemeilen hin und kam zu dem Schlufs, dafs solche an Punkten, von denen aus man das Warnungszeichen nach allen Seiten hören soll, wie auf vorspringenden Punkten der Küste und auf Feuerschiffen, den anderen Signalen vorzuziehen seien. In Betracht kommt dabei ferner, dafs das Nebelhorn ein immerhin kostspieliger, nicht leicht zu bedienender und viel Raum in Anspruch nehmender Apparat ist, während die Rakete vermöge ihrer Einrichtung eben so leicht wie gefahrlos zu handhaben und verhältnifsmäfsig billig ist. Die Hörweite der Detonation der Raketen richtet sich natürlich nach der Gröfse der Ladung, welche je nach den Verhältnissen beliebig grofs genommen werden kann. Bei eintretendem Nebel beabsichtigt man in kurzen Pausen je eine oder mehrere Raketen steigen zu lassen, um so dem Schiffer das Land zu markiren. Im Laufe des Sommers wurden die Versuche mit Raketen von der Deputation für Handel und Schiff-

fahrt in Hamburg fortgesetzt, ebenso solche von der Königlichen Regierung zu Stralsund in Arkona angestellt. Die erstere Behörde machte die Versuche auf Helgoland und fand die deutschen Raketen aus Walsrode im Vergleich zu den englischen in jeder Richtung, sowohl was die Hörweite wie die Einrichtung betrifft, überlegen; sie beabsichtigt, die Raketen als Nebelsignale auf dem vierten, in der Nähe von Cuxhaven stationirten Feuerschiff zu benutzen und will fernere Versuche mit Kanonenschlägen anstellen. Die Königliche Regierung zu Stralsund machte Vergleichsversuche zwischen Schiefsbaumwollraketen und Schiefsbaumwoll patronen, welche auf ebener Erde zur Detonation gebracht wurden, und fand, dafs letztere namentlich auf festem Boden und auf an sich erhöhten Punkten recht gut brauchbar und in diesen Verhältnissen ihrer gröfseren Billigkeit wegen vorzuziehen seien. Ob diese Patronen auch von Schiffen aus zu verwenden sind, bleibt noch dahingestellt. In Darsserort bei Arkona soll die dortige Nebelsignalstation mit Schiefsbaumwollpatronen aus Walsrode ausgerüstet werden.

---

Das Projekt einer Kanalverbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Mittelländischen Meere ist nach einer dem »Ausland« entnommenen Mittheilung während der Session des Generalrathes des Gironde-Departements wieder angeregt worden. Die Ausgangspunkte des Kanals würden Bordeaux und La Nouvelle, nahe bei Narbonne, sein. Die Wassertiefe soll 8 m erreichen, so dafs die Wasserstrafse von den gröfsten Seeschiffen benutzt werden könnte. Der Generalrath soll eine Preisarbeit über die Ausführung dieses wegen seiner ungeheuerlichen Dimensionen wohl schwerlich ausführbaren Kanals ausgeschrieben haben.

---

Zur Nordenskjöld'schen Polar-Expedition. Im Anschlufs an die in Nr. 16 und 17 des Archivs für 1879 gebrachten Mittheilungen über die am 4. Juli 1878 auf dem Dampfer »Vega« von Gothenburg aus in See gegangene schwedische Polar-Expedition, deren glückliche Ankunft in Japan wir an anderer Stelle*) bereits kurz gemeldet haben, werden die nachstehenden näheren Angaben über die Durchfahrt durch die Behringstrafse für unsere Leser von Interesse sein. Nach den in der Gothenburger Handels- und Seefahrtszeitung veröffentlichten Berichten hielt der Winter für die an der Mündung der Behringstrafse eingefrorene »Vega« eigentlich bis gegen Mitte Juni an, da bis dahin das Quecksilber nur ausnahmsweise über Null stieg. Ende Juni machte plötzlich mit Heftigkeit eintretendes Thauwetter das Land schneefrei, und am 17. Juli hatte das während des Winters entstandene Eis sich vom Lande losgelöst. Am 18. Juli Nachmittags 1½ Uhr gerieth das Eis in der Nähe des Schiffes in Bewegung, und 2¼ Stunde später begann die »Vega« völlig unbeschädigt und unbehindert durch Eis ihre Fahrt an der Stelle, wo sie 294 Tage gelegen hatte. Nebel hemmte in der ersten Zeit die Fahrt ostwärts. Die Durchfahrt durch die Behringstrafse erfolgte jedoch schon am 20. Juli Vormittags 11 Uhr. Dieses in der Geschichte der Seefahrt hochbedeutende Ereignifs wurde von der Expedition durch Aufhissen der Flagge und Abgabe von Salutschüssen begrüfst. Nordenskjöld selbst bemerkt in dem Bericht: »Nach 326jährigen Bemühungen ist die Nordostpassage endlich aufgefunden worden. Man mag es uns daher verzeihen, wenn wir mit einem gewissen Stolz unsere blaugelbe Flagge am Maste emporsteigen sahen und die schwedischen Salutschüsse in dem Sunde abfeuerten, wo die alte und neue Welt einander die Hände zu

*) Archiv für Post und Telegr., Jahrg. 1879, S. 679.

reichen suchen«. Zunächst wurde nun die St. Lawrence-Bucht besucht. Alsdann fuhr die »Vega« nach der amerikanischen Seite, dem im Gegensatz zu den sibirischen Häfen eisfreien Port Clarence. Nachdem dann der Senjawin-Sund und die Lawrence-Insel angelaufen, verweilte die Expedition noch 5 Tage bei der Behring-Insel und ging am 2. September Abends auf der Rhede von Yokohama vor Anker.

---

J. G. Bennett's Polarexpedition. Das amerikanische Polarschiff »Jeanette«, welches nach unserer letzten Mittheilung in No. 21 des Archivs für 1879 seinen Kurs über die Handelsstation St. Michael an der Mündung des Jukun nach der St. Lorenzbai südlich vom Ostkap genommen hatte, hat die St. Lorenzbai am 27. August bereits wieder verlassen und ist durch die Behringstrafse ins Eismeer gefahren, um, wenn möglich, das Wrangelland zu erreichen. An der Küste dieses noch nie von Weifsen betretenen Landes beabsichtigt die Expedition das Winterquartier zu beziehen. Die Hälfte der Vorräthe wird in einem Depot auf dem Lande in Sicherheit gebracht, falls der Eisdruck im Frühjahr das Schiff beschädigen sollte. Aufser der 25 Mann starken Besatzung befinden sich noch zwei Eskimos vom Nortonsund an Bord, welche die Aufsicht über die mitgenommenen 40 Schlittenhunde führen. Im Sommer 1880 hofft Kapitän De Long mit der Nordströmung zum Pol zu gelangen und dann, je nach Umständen, durch den Smithssund oder das europäische Polarmeer nach Süden zurückzukehren.

(Ausland.)

---

Norwegische Niederlassung in Ostindien. Petermann's Geographische Mittheilungen berichten von einer Ansiedelung norwegischer Auswanderer im ostindischen Archipel, welche durch die Kühnheit ihrer Ausführung an die abenteuerlichsten Vikingsfahrten nordischer Schiffer erinnert.

»Nördlich von den Comoren, unfern Assumption, liegt eine kleine Inselgruppe Namens Aldabra, die, unbewohnt und ohne sonderliche Anziehungskraft, ab und zu von den Seychellen aus des Fischfanges wegen besucht wird, meist aber sich selbst überlassen bleibt. Aus vier gröfseren und mehreren kleinen Inseln bestehend, in deren Mitte sich eine Lagune befindet, bietet sie durch ihre Bewaldung vom Meere aus einen angenehmen Anblick. Ihre Producte sind aufser Holz nur Schildkröten, diese aber in grofser Menge. Jetzt eröffnet sich die Aussicht, über diese wenig durchforschte, in den geographischen Handbüchern gar nicht, oder nur mit wenigen Worten erwähnte Inselgruppe bald Ausführlicheres zu erfahren, da nach einer Mittheilung des Lehrers M. Sundt in Christiania auf derselben eine norwegische Kolonie in der Bildung begriffen ist. Einige unbemittelte Leute in Bergen, welche die Verhältnisse daheim drückend fanden, fafsten auf Anregung einiger Missionare und Seeleute den Entschlufs, dahin auszuwandern. Durch Arbeit, Sparsamkeit und Verkauf ihrer geringen Habe brachten sie das Geld zusammen, um ein Schiff »Deborah« für 13000 R. M. zu kaufen, für sechs Monate Lebensvorräthe anzuschaffen, Bauholz und Backsteine für die ersten Wohnungen und sonstigen Vorräthe zu beschaffen, und mit bewunderungswerther Energie gelang es dieser Gesellschaft von lauter unbemittelten Auswanderern am 19. Juli 1879 von Bergen aus unter Segel zu gehen. Es sind im Ganzen 27 erwachsene Männer und Weiber und 13 Kinder, sämmtlich Arbeiter oder Seeleute. In Nossi-Bé nahmen sie eine vielleicht gleiche Anzahl vorausgegangener Norweger mit. Die kleine Republik hat eine Regierung von drei Männern erwählt, die sowohl während der Seereise als später die Angelegenheiten des neuen Staates leiten sollen. Wir werden hoffentlich recht bald Gelegenheit haben, auf diese interessante Kolonie zurückzukommen.«

---

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1[er] Janvier 1880.

Die Organisation der deutschen Reichs-Postverwaltung. — Chinesische Postzustände. — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 3. Berlin, 16. Januar 1880.

Der elektrotechnische Verein. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Telegraphenbetrieb. Unterstellung der Post-Perronwagen auf Bahnhöfen). — Ueber Kassen-Revisionen. — Verwendung photographischer Kopien von Mefstischblättern der Königl. Landesaufnahme zu Vorarbeiten für Eisenbahnbauten. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 1. Stuttgart, 5. Januar 1880.

Der Golf von Spezia. Von Dr. Rudolf Kleinpaul. — Die seelische Vererbung. — Der unterirdische Telegraph. — Die Pflege der Geographie in den Niederlanden. Von Dr. Philipp Paulitschke. — Die Lungenfische. — Südarabiens Schlösser und Burgen. — Der Regenbaum. — Die sechste Versammlung russischer Naturforscher. — Gründung einer litauischen Gesellschaft. — Ersatzmittel für vegetabilisches Elfenbein.

4) **Gäa.** Natur und Leben. 12. Heft. 1879.

Oken's Naturphilosophie. Von Dr. Robert Keller. — Der neue Krater beim Hyginus auf dem Monde. Von Dr. Edmund Neison. (Schlufs). — Ueber die Tektonik der Vulkane von Böhmen. Von Ed. Reyer. — Die geographische Verbreitung der Lemminge in Europa jetzt und ehemals. Von Dr. Alfred Nehring. (Schlufs). — Die Ausnutzung der Brennstoffe durch Zimmeröfen. — Moderne Geheimmittel. Von Dr. P. Philipps. — Astronomischer Kalender für den Monat April 1880. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

5) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. Jena 1879. 6. Heft.

Die Tarifreform im deutschen Reiche nach dem Gesetze vom 15. Juli 1879. — Literatur. — Nationalökonomische Gesetzgebung. — Miszellen. — Die periodische Presse des Auslandes und Deutschlands.

6) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**Annalen der Physik und Chemie.** Band 9. Heft 1.

Ueber die Veränderung der Form und des Volumens elektrischer Körper unter Einwirkung elektrischer Kräfte. — Beobachtungen über die Unterschiede der beiden elektrischen Zustände.

**Dingler's polytechnisches Journal.** Band 235. Heft 1.

Carlander's automatischer Telegraph.

**Zeitschrift für angewandte Elektrizitätslehre.** II. Band, No. 1.

Die Differentiallampen für getheiltes elektrisches Licht von Siemens & Halske in Berlin. — Ueber eine neue Mafseinheit für Lichtmessungen. — Grofses Läutwerk für Thurmglocken mit elektrischer Auslösung. — Taste mit Ausschlufsvorrichtung für Ruhestrom.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 8.

The Edison lamp. — On the Capillary Electroscope. — History of electric lighting.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 167.

Telegraphic Apparatus in use in the British Postal Telegraph Departement. — Slaters improved battery. — Gramme's alternating current dynamo-electric machine.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DER DEUTSCHEN REICHS-POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER KAISERLICHEN POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

**No. 3.** BERLIN, FEBRUAR. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 12. Das Postwesen Portugals.

Von Herrn Ober-Postdirections-Sekretär Adolf Müller in Berlin.

Die oberste Verwaltungsbehörde der Portugiesischen Posten auf dem Festlande und den benachbarten Inseln, den Azoren und der Madeiragruppe, ist die General-Direction der Posten *(Direcção geral dos correios e postas)* zu Lissabon, welche eine Abtheilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bildet, während die Verwaltung der Posten in den überseeischen Besitzungen zum Geschäftskreise des Marine- und Kolonial-Ministeriums gehört.

Das Postgebiet des Mutterlandes zerfällt in acht Postkreise *(circulos postaes)*, denen je eine Direction *(administração central)* vorgesetzt ist, deren Vorsteher gleichzeitig Verwalter der Ortspostanstalt der betreffenden Hauptstadt ist. Diesen Administrações centraes sind die übrigen Postanstalten ihres Kreises, Postämter *(Direcções)* und Agenturen *(Delagações* bezw. *Distribuções)*, untergeordnet, und zwar enthält

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| der Postkreis | Beja (Provinz Alem Tejo) . . . | 17 | Postämter und | 28 | Postagenturen, |
| - | - | Coimbra (Prov. Deira) . . . . | 29 | - | - 93 | - |
| - | - | Faro (Prov. Algarve) . . . . . | 12 | - | - 10 | - |
| - | - | Lissabon (Prov. Estremadura) | 42 | - | - 117 | - |
| - | - | Porto (Prov. Minho) . . . . . | 35 | - | - 79 | - |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| der Postkreis Santarem (Prov. Estremadura) | 31 | - | - | 56 |
| - - Villa Real (Prov. Trasos Montes) | 24 | - | - | 48 |
| - - Vizeu (Prov. Beira) . . . . . . | 33 | - | - | 56 |

Im Ganzen sind also vorhanden 8 Administrações centraes mit 223 Postämtern u. 487 Postagenturen, oder zusammen 718 Postanstalten.

Die Agenturen sind wie im Deutschen Reichs-Postgebiete den benachbarten Postämtern untergeordnet.

Die Postanstalten auf den Azoren und der Madeiragruppe gehören zum Postkreise Lissabon und sind in der oben angegebenen Zahl von Postanstalten mit einbegriffen. Dieselben stehen unter den Postämtern zu Horta, Ponta-Delgada und Angra do Heroismo bezw. Funchal, und zwar gehören zu

dem Postamte Horta (auf der Insel Pico) 4 Postagenturen auf Pico, 1 Postagentur auf Flores, zusammen 5 Postagenturen;

dem Postamte Ponta Delgada (Insel St. Miguel) 4 Postagenturen auf St. Miguel, 1 Postagentur auf Santa Maria, zusammen 5 Postagenturen;

dem Postamte Angra do Heroismo (Insel St. Jorge) 3 Postagenturen auf St. Jorge, 1 Postagentur auf Terceira, 1 Postagentur auf Graciosa, zusammen 5 Postagenturen;

dem Postamte Funchal (Insel Madeira) 11 Postagenturen auf Madeira, 1 Postagentur auf Porto Santo, zusammen 12 Postagenturen.

Im Ganzen sind also vorhanden:

| | | |
|---|---|---|
| auf den Azoren . . . . | 18 | Postanstalten, |
| - der Madeiragruppe | 13 | - |
| zusammen | 31 | Postanstalten. |

Bahnposten kursiren auf den Eisenbahnstrecken Lissabon-Porto, Lissabon-Badajoz und Barreiro-Casevel.

Dem Postzwange sind in Portugal unterworfen alle Briefe und gerichtliche Prozefsakten. Offene Briefe, welche Reisende innerhalb des Landes mit sich führen wollen, müssen mit den für die Beförderung durch die Post zu entrichtenden Postwerthzeichen frankirt sein und im ersten auf der Reise berührten Postorte der Postanstalt zur Entwerthung der Freimarken vorgelegt werden. Eine Ausnahme hiervon machen offene Empfehlungsbriefe, welche die empfohlenen Personen ohne Entrichtung von Porto bei sich führen können. Auch alle Briefe, welche Reisende bei sich führen, die vom Auslande kommen und ohne Aufenthalt nach dem Auslande weiter reisen, sind dem Postzwange nicht unterworfen.

Bei Zuwiderhandlungen wird der Absender mit einer Strafe von dem sechsfachen Betrage des Portos belegt. Aufserdem ist das Porto, welches für Beförderung der Sendung vom Abgangs- zum Bestimmungsorte zu entrichten sein würde, zu erlegen. Porto und Strafe werden nach dem Satze für unfrankirte Sendungen berechnet.

Zur Beschlagnahme von Sendungen, die den Gegenstand einer Postübertretung bilden, sind alle Staatsbeamten, einschliefslich der oberen Postbeamten und der Briefträger, befugt.

Verbotwidrige Beförderung von Briefen gegen Bezahlung wird im ersten Falle mit 20 000 Reis (etwa 90 Mark*), im zweiten Falle mit 40 000 Reis, im dritten Falle mit 80 000 Reis Strafe geahndet.

Die Post ist zur Beförderung aller Briefe, Prozefsakten, Zeitschriften und anderer Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapiere und Postkarten, sowie zur Uebermittelung von Geld durch Zahlungs-Anweisungen gesetzlich verpflichtet.

Verletzung des Briefgeheimnisses wird gegen Beamte mit Dienstentlassung und aufserdem nach Mafsgabe der allgemeinen Strafgesetze bestraft.

Die Vorschriften für die Adressirung, Verpackung und Verschliefsung der Sendungen entsprechen, soweit nicht im Nachstehenden anderes erwähnt ist, den desfallsigen Vorschriften im Deutschen Reichs-Postgebiete. Die Einlieferung der Sendungen erfolgt am Schalter der Postanstalten oder durch die Briefkasten.

*) 1 Pfennig = 2½ Reis, 1 Mark = 225 Reis, 10 Mark = 2250 Reis, 100 Mark = 22500 Reis.

Die Briefkasten sind im Allgemeinen an den Häusern oder in den Geschäftsräumen, sogenannter Depositarios, angebracht, die gleichzeitig amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen verwalten. Aufserdem befinden sich Briefkasten auf den Polizeistationen. Letztere Kasten sind dem Publikum am Tage und die ganze Nacht hindurch zugänglich, während die übrigen Briefkasten nur zur Tageszeit geöffnet sind bezw. aushängen. Die Zahl der vorhandenen Briefkasten beträgt in Lissabon 135 (125 bei Depositarios und 10 auf den Polizeistationen), in Porto 70 (65 bei Depositarios und 5 auf den Polizeistationen). Die Briefträger führen behufs Annahme von Sendungen vom Publikum kleine besondere Briefbeutel mit sich.

Aufserdem sind Briefkasten an allen zur Beförderung von Postsendungen benutzten Wagen angebracht. Diese Kasten werden auf allen Stationen geleert.

Wer einen Briefkasten an seinem Hause oder in demselben angebracht zu haben wünscht, hat eine jährliche Gebühr von 6000 Reis zu entrichten, für welche der Kasten von der Post geliefert, im Stande gehalten und bewacht wird.

Der Briefkasten ist an einem für die leerenden Postbeamten und das Publikum den ganzen Tag zugänglichen Orte aufzustellen. Aufserdem hat die betreffende Person eine amtliche Verkaufsstelle für Postwerthzeichen zu übernehmen.

Wünscht der Absender die Aufschrift einer zur Post eingelieferten Sendung zu vervollständigen, zu ändern oder die Sendung selbst zurück zu erhalten, so hat er sich an den Vorsteher der Einlieferungs-Postanstalt zu wenden. In Gegenwart des letzteren und zweier Zeugen hat der Absender durch seine Unterschrift sich zu legitimiren. Erscheint der Absender nicht selbst bei der Postanstalt, so mufs die mit der Abholung der Sendung betraute Person mit einer amtlich beglaubigten Vollmacht mit der Unterschrift des Absenders versehen sein. Die Sendung wird sodann in Gegenwart der genannten Personen geöffnet und durch Vergleichung der Unterschrift festgestellt, ob der Antragsteller wirklich der Absender ist. Darauf wird die Sendung von neuem verschlossen. Auf der Rückseite des Umschlages wird ein Vermerk über die stattgehabte Oeffnung und die Prüfung der Unterschrift niedergeschrieben, welcher von dem Vorsteher der Postanstalt, dem Absender und den Zeugen zu vollziehen ist. Erst nach Erfüllung all dieser Förmlichkeiten darf die Aenderung der Aufschrift erfolgen oder die Sendung zurückgegeben werden. Die Rückgabe erfolgt nur gegen Empfangsbescheinigung.

An Postwerthzeichen werden ausgegeben:

Briefmarken zum Werthbetrage von 2½, 5, 10, 15, 20, 25, 50, 80, 100, 150 und 300 Reis;

gestempelte Briefumschläge zu 25, 50 und 100 Reis;

gestempelte Streifbänder zu 2½, 5, 10, 15 und 20 Reis;

gestempelte Postkarten zu 15 Reis bezw. mit bezahlter Antwort zu 30 Reis für das Königreich, die Azoren, Madeira und Spanien; zu 25 Reis für die überseeischen portugiesischen Besitzungen und die übrigen Länder des Weltpostvereins, ausschliefslich Spaniens.

Der Verkauf der Postwerthzeichen findet bei allen Postanstalten, mit Ausnahme der Bahnposten, statt. Aufserdem bestehen amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen bei Privatpersonen. Alle Personen, einschliefslich der Postbeamten, welche mit dem Verkauf von Postwerthzeichen betraut sind, erhalten dafür Provision. Diese beträgt an denjenigen Orten, an welchen sich Directionen *(Administrações centraes)* befinden, 1 pCt., in allen anderen Orten des Festlandes 2 pCt. und auf Madeira und den Azoren 3 pCt. des Werthes der verkauften Werthzeichen.

Unbefugter gewerbsmäfsiger Verkauf von Postwerthzeichen wird durch Wegnahme aller vorgefundenen Vorräthe und aufserdem durch Geldstrafe geahndet, die sich das erste Mal auf den dreifachen Betrag des Werthes der vorgefundenen Werthzeichen, das zweite Mal auf den sechsfachen Betrag dieses

Werthes beläuft. Im Falle der Zahlungsunfähigkeit wird 14- bis 60tägige Gefängnifshaft substituirt. In ferneren Rückfällen wird die Geld- bezw. Gefängnifsstrafe stets verdoppelt. Die nicht gewerbsmäfsige Abgabe kleiner Mengen von Werthzeichen an Andere ist nicht strafbar.

Wer Postwerthzeichen zu einem höheren Preise als dem Nennwerthe verkauft hat eine Strafe von 5 000 bis 40000 Reis verwirkt.

Anfertigung und Verbreitung falscher Postwerthzeichen werden in gleicher Weise wie Münzfälschungen bestraft.

Die auf den benachbarten Inseln zum Verkauf gelangenden Postwerthzeichen sind von denjenigen auf dem Festlande nur dadurch unterschieden, dafs sie im Vordruck das Wort Açores bezw. Madeira enthalten. Dieselben sind nur zur Frankirung der auf der betreffenden Inselgruppe eingelieferten Sendungen verwendbar. Die Postwerthzeichen der überseeischen Besitzungen gelten weder im Mutterlande, noch auf den Nachbarinseln desselben.

Briefe mit gefälschten oder bereits gebrauchten Werthzeichen werden nach dem Bestimmungsorte befördert, woselbst der Vorsteher den Empfänger zur Oeffnung der Sendung in seiner Gegenwart und zur Angabe des Absenders veranlafst. Die Sendung wird dann amtlich wieder verschlossen und nach dem Abgangsorte zurückgesandt, von wo sie an die Generaldirection zur gesetzlichen Verfolgung des Schuldigen gelangt. Sendungen unter gefälschten gestempelten Streifbändern, gefälschte gestempelte Postkarten und Sendungen dieser Arten mit gefälschten Werthzeichen werden schon von der Aufgabe-Postanstalt an die Generaldirection eingesandt.

Die Bestellung der Sendungen wird bei 97 Postanstalten des Festlandes und bei den Postämtern Horta, Ponta-Delgada und Angra do Heroismo auf den Azoren, sowie in Funchal auf Madeira durch Briefträger bewirkt. In diesen Orten werden alle Sendungen den Empfängern ins Haus gebracht, mit Ausnahme

1. der postlagernden Sendungen,
2. der Sendungen für Abholer *(cartas apartadas)*,
3. Sendungen ohne Wohnungsangabe,
4. Sendungen an Soldaten der Armee und Besatzungen der Schiffe,
5. Sendungen an Geschäftsleute im Konkurse, welche an den Massenverwalter ausgehändigt werden.

Die Aushändigung der Sendungen durch die Briefträger erfolgt nur an den Empfänger selbst oder seinen Bevollmächtigten. Wer seine Briefe abzuholen wünscht, hat eine bezügliche Erklärung abzugeben, auf welcher die Unterschrift durch eine Behörde beglaubigt sein mufs. Die Aushändigung der Sendungen erfolgt nur gegen Vorzeigung einer dem Antragsteller von der Postanstalt auszuhändigenden Legitimationskarte. An Fachgebühr sind 10 Reis für jede Sendung zu entrichten.

Postlagernde Sendungen und Sendungen ohne Wohnungsangabe werden in Listen eingetragen, welche zu veröffentlichen sind und für das Publikum zur Einsicht bei den Postanstalten ausliegen. Die Lagerfrist für diese Art von Sendungen beträgt für solche aus dem Königreiche selbst 14 Tage, für diejenigen aus anderen Ländern des Weltpostvereins einen Monat und für diejenigen von den Azoren und Madeira, sowie aus den überseeischen portugiesischen Besitzungen 3 Monat. Nach Ablauf dieser Fristen sind derartige Briefe als Ausschufsbriefe *(refugos)* zu erachten. Soweit dieselben aus fremden Ländern herrühren, werden sie nach dem Aufgabeorte zurückgesandt. Die aus Portugal selbst oder dessen Kolonien herrührenden Ausschufsbriefe werden an die General-Postdirection eingesandt. Dort werden sie geöffnet, um den Namen des Absenders zu ermitteln und festzustellen, ob Banknoten oder andere Dokumente darin enthalten sind. Diejenigen Sendungen, welche Gegenstände der genannten Art enthalten, werden mit dem Dienstsiegel wieder verschlossen und unter Mitangabe des ermittelten Namens des Absenders in besondere Listen eingetragen. Sämmtliche Sendungen werden dann noch zwei Jahre aufbewahrt. Erfolgt in dieser

Zeit nicht die Abholung, so werden die Briefe vernichtet.

Die darin enthaltenen Dokumente werden weiter aufbewahrt, Banknoten werden, vorbehaltlich des Rechts des Absenders auf Zurückforderung, an die Staatskasse abgeliefert. Unanbringliche Zeitschriften und andere Drucksachen werden zu Gunsten der Postkasse verkauft.

Postlagernde Sendungen an Fremde werden den Empfängern nur gegen Vorzeigung eines Passes oder anderen Ausweises oder gegen Rekognition durch eine bei der Postanstalt bekannte Person ausgehändigt. In die Listen aufgenommene Sendungen der übrigen Gattungen werden den Empfängern an denjenigen Orten, woselbst Briefbestellung erfolgt, durch die Briefträger zugesandt, sobald die Empfänger ihre Wohnung angegeben haben.

Die Tarifbestimmungen sind wie folgt geregelt:

I. Sendungen nach Orten innerhalb des Königreichs und der zugehörigen benachbarten Inseln.

Briefe. Es ist verboten, in gewöhnliche Briefe gemünztes Geld, Juwelen oder Kleinodien zu verschliefsen. Kann von aufsen erkannt werden, dafs die Sendungen derartige Gegenstände enthalten, so werden sie nicht abgesandt, sondern an die Generaldirection eingeschickt, welche sie öffnen läfst und die Werthsachen an den Staatsschatz abliefert. Die Briefe werden sodann in besonders dazu gelieferte Umschläge verschlossen, die mit einem bezüglichen Vermerk versehen sind, und so den Empfängern zugestellt. Postwerthzeichen und Stempelmarken können in gewöhnlichen Briefen versandt werden, die Post leistet jedoch dafür im Falle des Verlustes keinen Ersatz. Werden dergleichen Marken in offenen Umschlägen zur Versendung eingeliefert, so werden sie nicht abgesandt, sondern dem Absender zurückgegeben bezw. in die Liste der Lagerbriefe etc. am Absendungsorte aufgenommen. Die Frankirung der Briefe mufs stets vom Absender selbst durch Postwerthzeichen bewirkt werden.

Das Porto beträgt für frankirte Briefe 25 Reis, für unfrankirte Briefe 50 Reis für je 15 Gramm. Für ungenügend frankirte Briefe wird der fehlende Betrag nach dem Satze für unfrankirte Briefe nacherhoben.

Eine Gewichtsbeschränkung besteht für Briefe nicht.

Für jede Nachsendung wird das Porto nach dem Satze für frankirte Sendungen erhoben.

Postkarten. Das Porto beträgt für jede Sendung 15 Reis, für Postkarten mit bezahlter Antwort 30 Reis.

Sendungen unter Band unterliegen dem Frankirungszwange. Unfrankirte oder ungenügend frankirte Sendungen werden nicht abgeschickt. Gewichtsgrenze: 1 000 Gramm.

a) Zeitungen. Porto: 2½ Reis für je 50 Gramm. Für Nachsendung derselbe Satz. Wird das Nachsendungsporto nicht durch Aufkleben von Marken entrichtet, so erfolgt u. U. Abrundung auf einen durch 5 theilbaren Betrag aufwärts.

b) Andere Drucksachen. Unter dieselben werden auch geschriebene Noten, sowie die von den Steuererhebern in Lissabon und Porto abgesandten geschriebenen Verfügungen wegen Zahlung der Steuern gerechnet. Lithographirte Familienanzeigen - Formulare können handschriftlich ausgefüllt sein. Auf Visitenkarten kann der Name des Inhabers und der Zweck der Abgabe durch eins der vier Worte: *Pezames* (Beileidbezeugung), *Parabens* (Glückwunsch), *agradecimentos* (Dankabstattung) oder *despedida* (Verabschiedung) handschriftlich angegeben werden. Die Versendung kann unter Band oder in offenen Briefumschlägen erfolgen. Gewichtsgrenze: 1000 Gramm. Porto: 5 Reis für je 50 Gramm. Bei Nachsendung wird Porto nach demselben Satze erhoben. Wenn Drucksachen mit Mustern oder Geschäftspapieren zusammen verpackt werden, wird das Porto nach dem Satze für letztere berechnet.

Geschäftspapiere und Waarenproben. Gewichtsgrenze: 1 000 Gramm; Porto: 20 Reis für je 50 Gramm; für jede Nachsendung wird das Porto nach demselben Satze erhoben.

Prozefsakten, Requisitionen und andere Schriftstücke der Civil- und Militärgerichte müssen, soweit die Einlieferung Seitens einer Behörde erfolgt, stets unter Einschreibung abgesandt werden.

Eingeschriebene Sendungen. Unter Einschreibung können versandt werden: Briefe, Postkarten, Zeitungen und Drucksachen anderer Art, Geschäftspapiere und Muster, sowie amtliche Akten.

Die Einschreibungsgebühr *(Premio do registro)* beträgt 100 Reis für jede Sendung. Beim Verlangen eines Rückscheins ist für diesen eine besondere Gebühr von 40 Reis zu entrichten.

Im Falle der Nachsendung wird aufser dem Porto auch die Einschreibgebühr von neuem erhoben.

Eingeschriebene Briefe müssen mit Siegellack unter Anwendung eines Buchstaben enthaltenden Petschafts so verschlossen sein, dafs alle Klappen des Umschlages unter dem Siegel zusammentreffen. Auf dem Umschlage mufs der Name des Absenders angegeben werden.

Die Aushändigung der eingeschriebenen Sendungen an die Empfänger erfolgt an denjenigen Orten, woselbst eine Bestellung stattfindet, durch die Briefträger gegen Empfangsbescheinigung in einem Quittungsbuche. Bei Sendungen an Abholer und bei allen Sendungen nach Orten, woselbst sich Briefträger nicht befinden, wird zunächst nur der Ablieferungsschein ausgegeben. Der Empfänger mufs die Sendung selbst auf Grund des vollzogenen Ablieferungsscheins von der Post abholen. Die Unterschrift des Empfängers mufs durch einen Notar, einen Postbeamten oder durch eine dem Postamte bekannte Person beglaubigt sein.

Im Falle des Verlustes einer eingeschriebenen Sendung wird ein Ersatz von 5000 Reis geleistet.

Bestellung durch Eilboten. Durch Eilboten können alle nach Orten des Königreichs und der benachbarten Inseln (den Azoren und der Madeiragruppe) gerichteten gewöhnlichen und eingeschriebenen Sendungen bestellt werden.

Die Bestellgebühr wird nach dem für die Bestellung von Telegrammen bestehenden Satze von 200 Reis für das Kilometer erhoben.

Die Einlieferung derartiger Sendungen hat am Schalter unter Beigabe eines das Verlangen der Eilbestellung ausdrückenden Formulars in zweifacher Ausfertigung zu erfolgen. Das Bestellgeld ist im Voraus zu entrichten. Der Absender erhält auf einem der beigegebenen Formulare Empfangsbescheinigung über die Sendung.

Die Sendung mufs in grofsen deutlichen Buchstaben den Vermerk *C. por Ex. (Correspondencia por Expreso)* tragen.

Die Aushändigung derartiger Sendungen erfolgt gegen Ablieferungsschein.

Sofern der Empfänger nicht zu ermitteln oder von seinem Wohnorte abwesend ist, wird der Absender behufs anderweiter Verfügung über die Sendung benachrichtigt.

Amtliche Sendungen zwischen Behörden werden portofrei befördert. Der Portofreiheits-Vermerk »*Servicio nacional*« ist durch die absendende Behörde amtlich zu beglaubigen. Die Einlieferung hat unter Beigabe doppelter Begleitscheine zu erfolgen, von denen der eine als Einlieferungs-, der andere als Ablieferungsschein benutzt wird. Die Gewichtsgrenze für derartige Sendungen beträgt im Allgemeinen 1000 Gramm. Prozefs- und Verwaltungsakten, Wahllisten u. s. w. werden auch zu höherem Gewicht angenommen. Sollen amtliche Sendungen an Privatpersonen portofrei befördert werden, so ist eine besondere Ermächtigung dazu erforderlich. Die Postanstalten haben das Recht, die Oeffnung amtlicher Sendungen zu verlangen zum Zweck der Prüfung, ob dieselben etwa Privatbriefe enthalten. Akten in Armensachen werden gegen entsprechende Bescheinigung der Richter portofrei befördert. Amtliche Sendungen werden nie durch die Briefträger bestellt, sondern müssen stets von der Post abgeholt werden.

Postanweisungen *(Vales de Correio)* sind Zahlungsanweisungen, welche die

Postanstalten ausgeben, zahlbar acht Tage nach Sicht. Der Absender mufs die Ausstellung der Anweisung durch Ausfüllung eines von der Postanstalt kostenfrei zu entnehmenden Formulars schriftlich beantragen. Der Name des Empfängers und der Bestimmungsort müssen in dem Antrage angegeben werden. Die Anweisungen lauten demgemäfs auf eine bestimmte Person und sind nicht auf Andere übertragbar. Zur Ausstellung von Zahlungsanweisungen sind mit wenigen Ausnahmen alle Postämter (nicht die Agenturen) befugt. Die Ausstellung erfolgt nur während bestimmter Tagesstunden. Die Anweisungen werden nach ihrer Ausfertigung den Absendern übergeben, welche sie den Empfängern in Briefen zusenden.

Durch derartige Anweisungen können auf dem Festlande übermittelt werden: nach den (113) Orten, woselbst sich Bezirks-Untereinnehmereien *(propostos dos recebedores de comarca)* befinden, Beträge bis zu 50000 Reis; nach den (127) Orten am Sitze von Bezirks-Einnehmern *(recebedores de comarca)* Beträge bis zu 100000 Reis; nach Lissabon und nach den (16) Orten, woselbst sich Staatsschatz-Abtheilungen *(thesourarias das repartições de facenda)* befinden, Beträge bis zu 200000 Reis. Ein Absender darf für denselben Empfänger täglich nur Anweisungen bis zur Höhe des am Bestimmungsorte auf eine Anweisung zahlbaren Meistbetrages ausstellen lassen.

Zwischen denjenigen (17) Orten des Festlandes, nach welchen Anweisungen bis zum Meistbetrage von 200000 Reis angenommen werden, und den Postämtern auf Madeira und den Azoren können ebenfalls Zahlungsanweisungen bis zur Höhe von 200000 Reis versandt werden.

Die in Marken voraus zu entrichtende Anweisungsgebühr beträgt bei Anweisungen bis zur Höhe von 5000 Reis 1½ pCt. des Nennwerthes, wobei Beträge unter 1000 Reis stets gleich 1000 Reis gerechnet werden;

bei Beträgen von 5000 bis 20000 Reis 20 Reis;
- - - 20000 bis 50000 Reis 40 Reis;
bei Beträgen von 50000 bis 100000 Reis 60 Reis;
- - - 100000 bis 200000 Reis 100 Reis.

Die Auszahlung der auf Anweisungen eingezahlten Beträge erfolgt in Lissabon durch die General-Postkasse, in den Provinzial-Hauptstädten bei den Regierungs-Hauptkassen und in den übrigen Orten durch die Bezirks-Steuereinnehmer bezw. ihre Unter-Einnehmer.

Die Auszahlung, welche nur an den Empfänger selbst oder dessen Bevollmächtigten erfolgt, mufs innerhalb acht Tage, vom Tage des Empfangs der Anweisung gerechnet, geleistet werden.

Soll die Auszahlung an eine andere, als die ursprünglich als Empfänger bezeichnete Person erfolgen, so ist die Anweisung mit einem bezüglichen Antrage an die General-Postdirection einzureichen. Geht eine Anweisung verloren, so mufs der General-Postdirection behufs Anstellung der erforderlichen Nachforschungen sofort Nachricht gegeben werden. Ist nach dem Ergebnifs der Ermittelungen die Auszahlung des Betrages noch nicht erfolgt, so kann nach Verlauf von fünf Jahren eine Doppelanweisung ausgestellt werden. Werden angeblich verloren gegangene Postanweisungen später zur Auszahlung vorgelegt, so werden dieselben für ungültig erklärt.

Wird eine Anweisung innerhalb einer Frist von fünf Jahren, vom Tage der Ausstellung ab, nicht zur Auszahlung des Geldes vorgelegt, so fliefst der Betrag zur Staatskasse.

## II. Sendungen zwischen dem Festlande bezw. den benachbarten Inseln und den überseeischen portugiesischen Besitzungen.

Die Versendungs-Bedingungen sind dieselben wie für die Sendungen innerhalb des Königreichs, der Azoren und der Madeiragruppe.

### A. Nach Angola und Benguela.

1. Mit portugiesischen Schiffen, die am 5. jedes Monats von Lissabon abgehen und in Ambricz, Loanda, Benguela und Mofsamedes anlegen. Fahrzeit 30 Tage bis Loanda.

Porto für Briefe: frankirte 50 Reis, unfrankirte 100 Reis für je 15 Gramm;
für Postkarten: 25 Reis;
für Zeitungen: 5 Reis für je 50 Gramm;
für andere Drucksachen: 10 Reis für je 50 Gramm;
für Geschäftspapiere und Waarenproben: 40 Reis für je 50 Gramm;
Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung.

2. Ueber Madeira mit englischen, von Lissabon regelmäfsig abgehenden Schiffen, welche in Ambrisete, Quissembo, Ambricz und Loanda anlegen, oder mit den am 20. Tage jedes Monats von Lissabon abgehenden portugiesischen Schiffen bis Madeira und von dort mit den englischen Schiffen weiter.

Porto für Briefe: (Frankozwang) 150 Reis für je 10 Gramm;
für Zeitungen und andere Drucksachen: 20 Reis für je 40 Gramm;
Geschäftspapiere und Muster geniefsen keine Ermäfsigung;
Einschreibsendungen unzulässig.

3. Durch portugiesische Handels- oder Kriegsschiffe, auf besonderes Verlangen der Absender.

Porto für Briefe: frankirte 50 Reis, unfrankirte 100 Reis für je 15 Gramm;
für Postkarten: 25 Reis;
für Zeitungen 5 Reis, andere Drucksachen 10 Reis, Geschäftspapiere und Muster 40 Reis für je 50 Gramm;
Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung.

## B. Nach den Cap Verde'schen Inseln.

1. Mit portugiesischen Schiffen, die am 5. jedes Monats von Lissabon abgehen und am 8. Tage in St. Vincent bezw. am 9. Tage in St. Jago eintreffen.

Portosätze wie zu A. 1.

2. Mit englischen Schiffen der Royal Mail Steamship Company, die am 13. und 28. jedes Monats von Lissabon abgehen und 6 Tage später in St. Vincent anlangen.

Porto für Briefe: frankirte 100 Reis, unfrankirte 150 Reis für je 15 Gramm;
für Postkarten: 25 Reis;
für Zeitungen: 20 Reis, andere Drucksachen, Geschäftspapiere und Muster: 30 Reis für je 50 Gramm;
Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung.

3. Durch portugiesische Handels- oder Kriegsschiffe, auf besonderes Verlangen der Absender.

Porto wie zu A. 3.

Die Sendungen nach denjenigen Inseln, bei welchen die Postpacketboote nicht anhalten, werden von St. Vincent und St. Jago durch portugiesische Dampfer weitergesandt, welche folgenden Gang haben:

*α*) von Praia (St. Jago) ab am 2. jedes Monats. Ankunft in St. Vincent am 3.; Rückfahrt von dort am 4.

*β*) von Praia ab am 16. über die Insel Fogo nach der Insel Drava in einem Tage; Rückfahrt auf demselben Wege am 17. jedes Monats;

*γ*) von Praia ab am 18. über St. Vincent, San Antonio, San Nicolau, Sal, Boa Vista, Maio. Ankunft daselbst am 25; Rückfahrt am 26. auf demselben Wege.

## C. Nach den portugiesischen Besitzungen in Guinea.

Die Sendungen werden von Praia (Insel St. Jago) am 7. jedes Monats mit portugiesischen Schiffen bis Bissao befördert. Sie treffen dort am 10. ein und gehen 2 Tage später auf demselben Wege zurück.

Porto wie nach den Cap Verde'schen Inseln.

## D. Nach den Portugiesischen Besitzungen in Ostindien.

1. Mit englischen Schiffen der Indian Company.

Porto für Briefe: frankirte 100 Reis, unfrankirte 200 Reis für je 15 Gramm;
für Postkarten: 25 Reis;
für Zeitungen: 10 Reis, andere Drucksachen: 20 Reis, Geschäftspapiere und Muster: 80 Reis für je 50 Gramm;
Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung.

2. Mit englischen Schiffen über Gibraltar und Suez, jeden vierten Wochentag von Lissabon abgehend.

Porto für Briefe: frankirte 100 Reis, unfrankirte 150 Reis für je 15 Gramm;
für Postkarten: 25 Reis;
für alle Arten Drucksachen, Geschäftspapiere und Muster: 30 Reis für je 50 Gramm;
Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung.
3. Ueber Brindisi.
Portosätze wie unter D. 2.
4. Mit portugiesischen Kriegs- und Handelsschiffen auf besonderes Verlangen der Absender.
Portosätze wie unter A. 3.

E. Nach Macao.

1. Ueber Gibraltar und Suez bis Hongkong mit französischen bezw. englischen Schiffen und von Hongkong nach Macao mit den besonderen, zwischen beiden Häfen halbwöchentlich kursirenden Schiffen.
Portosätze wie unter D. 2.
2. Ueber Brindisi.
Portosätze wie unter D. 2.
3. Ueber Marseille, Suez und Hongkong.
Portosätze wie unter D. 2.
4. Mit portugiesischen Kriegs- oder Handelsschiffen, wie unter A. 3.

F. Nach Mozambique.

1. Mit britischen Packetbooten bis Aden, dann mit den zwischen Aden, Zanzibar und Mozambique kursirenden Dampfern weiter.
Portosätze wie unter D. 1.
2. Ueber Brindisi.
Portosätze wie unter D. 2.
3. Ueber Marseille und Suez.
Portosätze wie unter D. 2.
4. Ueber Madeira und um das Cap der guten Hoffnung, bis Madeira mit portugiesischen Schiffen, von dort mit den zwischen Liverpool und dem Cap kursirenden englischen Schiffen bis zu letzterem und sodann weiter mit den einmal monatlich zwischen der Tafelbai und Zanzibar kursirenden englischen Dampfern.
Porto für Briefe: 150 Reis für je 10 Gramm (Frankozwang);
Zeitungen und andere Drucksachen: 20 Reis für je 40 Gramm.
Andere Sendungen unter Band etc. geniefsen keine Ermäfsigung; Einschreibsendungen nicht zulässig.
5. Mit portugiesischen Kriegs- oder Handelsschiffen, wie unter A. 3.

G. Nach den Inseln St. Thomas und Principe.

1. Mit portugiesischen Schiffen, die am 5. jedes Monats von Lissabon abgehen und nach 25 Tagen in Principe, einen Tag später in St. Thomas anlegen.
Portosätze wie unter A. 1.
2. Mit portugiesischen Kriegs- oder Handelsschiffen, wie unter A. 3.

H. Nach Ajudo (englisch Whydah, woselbst sich das portugiesische Fort San João Baptista befindet).

Es besteht dahin nur eine unregelmäfsige Verbindung durch portugiesische Schiffe von St. Thomas und Principe ab, daher ist die Beförderung über England und Madeira vorzuziehen.
1. Ueber England.
Porto für Briefe: 150 Reis für je 15 Gramm (Frankozwang);
für alle Arten von Drucksachen, Geschäftspapiere und Muster: 25 Reis für je 50 Gramm.
2. Ueber Madeira.
Porto für Briefe: 150 Reis für je 10 Gramm (Frankozwang);
für Drucksachen: 20 Reis für je 40 Gramm.
Geschäftspapiere und Muster geniefsen keine Portoermäfsigung; Einschreibsendungen werden nicht befördert.

J. Nach Timor.

1. Ueber Gibraltar und Suez.
Porto für Briefe: frankirte 100 Reis, unfrankirte 150 Reis für je 15 Gramm;
für Postkarten: 25 Reis;
für Drucksachen, Geschäftspapiere und Muster: 30 Reis für je 50 Gramm;
Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung.
2. Ueber Brindisi und Alexandrien bezw. Batavia. Bis Singapore mit englischen, von dort über Batavia mit niederländischen, von Portugal subventionirten Schiffen bis Dilly.
Portosätze wie unter J. 1.

3. Mit portugiesischen Kriegs- oder Handelsschiffen, wie unter A. 3.

Das Postwesen der portugiesischen Kolonien ermangelt bis jetzt der einheitlichen Regelung. Gegenwärtig wird jedoch im Marine- und Kolonial-Ministerium unter Mitwirkung des Generaldirectors der Posten ein Plan für die Reorganisation des gesammten Kolonial-Postwesens entworfen, mit dessen Durchführung thunlichst bald begonnen werden soll.

III. Sendungen nach dem Auslande.

Für alle Sendungen aus Portugal und seinen Besitzungen nach dem Auslande, mit Ausschlufs von Spanien, gelten die Bestimmungen des Weltpostvereins-Vertrages.

Mit Spanien besteht ein besonderer Postvertrag, der unterm 6. Februar 1873 abgeschlossen ist und einerseits für Portugal, die Azoren und die Madeira-Inselgruppe, andererseits für das spanische Festland, die Balearischen und Kanarischen Inseln, die spanischen Präsidios an der Nordküste von Afrika und die spanischen Postanstalten in Marocco gilt.

Porto für Briefe: 25 Reis für je 50 Gramm; unfrankirte Briefe werden nicht abgesandt; ungenügend frankirte Sendungen zahlen aufser dem fehlenden Porto einen Zuschlag, der in Spanien 25 Centimos, in Portugal 50 Reis beträgt;

für Postkarten: 15 Reis;

für Zeitungen und andere Drucksachen: 5 Reis für 50 Gramm;

für Geschäftspapiere und Muster: 20 Reis für 50 Gramm;

Einschreibgebühr: 100 Reis für jede Sendung und im Falle des Verlangens eines Rückscheins 20 Reis mehr.

Amtliche Sendungen zwischen den portugiesischen und spanischen Behörden werden portofrei befördert, wenn sie den für die betreffenden Gegenstände im Absendungslande bestehenden Vorschriften entsprechen.

---

## 13. Die Entwickelung der Telegraphie in Italien.

Von Herrn Ober-Postdirections-Sekretär Billig in Minden.

Vor der Einigung Italiens bestanden auf der appenninischen Halbinsel acht verschiedene Telegraphen-Verwaltungen.

1. In den Sardinischen Staaten wurde die erste für den Dienst der elektrischen Telegraphie bestimmte Linie von Turin bis Genua am 12. April 1851 dem Verkehr übergeben. Als das Königreich Sardinien als solches zu bestehen aufhörte, besafs es 60 Telegraphen-Anstalten und gegen 1 000 km Linie mit rund der doppelten Länge Leitung. Aufserdem bestanden auf der Insel Sardinien 400 km Linie mit zwei Drähten, welche der noch zu besprechenden Kompagnie Brett gehörten.

Sämmtliche Staatstelegraphen-Anstalten brachten eine Einnahme von 300 000 Lire jährlich, welcher für den Betrieb allein, also ohne die Kosten für Herstellung neuer und Instandhaltung der bestehenden Anlagen, eine Ausgabe von jährlich 520 000 Lire gegenüber stand. Die Gebühr für interne Telegramme betrug eine Lire für zehn Worte und eine halbe Lire für je fünf weitere Worte; dieser Satz wurde jedoch nach der Erwerbung der Lombardei ermäfsigt.

Was die Betriebsmittel anlangt, so war allgemein der Wheatstone'sche Nadelapparat eingeführt; nur wenige Aemter arbeiteten mit dem Morse-Apparat. Von Batterien waren die Sandbatterie mit verdünnter Schwefelsäure und das Daniell'sche Element mit poröser Scheidewand im Gebrauch.

Die Stangen waren von Eichen- oder Lärchenholz, 7 bis 9 m hoch und mit Blitzableitern versehen. Der verwendete Eisendraht war verzinkt und 4,29 mm stark (No. 8 der Birmingham'er Drahtlehre). Die Isolatoren, einfache Glocken von Steingut mit einem ein-

gekitteten Haken zur Aufnahme des Drahtes, wurden in ziemlich umständlicher Weise an den Stangen angebracht.

Für den eigentlichen Betriebsdienst war ein besonderes Personal vorhanden; dagegen befand sich die Instandhaltung der Linien längere Zeit in den Händen von aufserhalb der Telegraphie stehenden Personen, bis endlich auch für diesen Dienstzweig ein eigenes Personal geschaffen wurde.

Betreffs der Insel Sardinien war mit der Kompagnie Brett ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach die letztere von dem östlichen Theile des genuesischen Ufergebietes ein unterseeisches Kabel nach Korsika gelegt und im Anschlufs an dieses zwei Linien durch Korsika, sowie demnächst unter Ueberschreitung der Meerenge von Bonifacio mit einem weiteren Kabel zwei Linien durch Sardinien errichtet hatte. Die Gesellschaft arbeitete mit einem Kapital von drei Millionen Lire, wofür der Staat 5 pCt. Zinsen gewährleistet hatte; der Staat hatte den Betrieb, die Gesellschaft die Unterhaltung der Linien übernommen. Gleichzeitig hatte aber der Staat sich vorbehalten, die etwa nöthig werdenden kleineren Anschlufslinien selbst herzustellen, machte auch in der Folge mehrfach von diesem Rechte Gebrauch.

2. In der Lombardei wurde ein elektrotelegraphischer Dienst zuerst im Jahre 1850 eingerichtet. Beim Uebergang an Sardinien zählte die Provinz 11 Aemter, 570 km Linie und 800 km Leitung. Die Jahreseinnahme belief sich auf 160 000 Lire, die gesammte ordentliche Ausgabe auf 200 000 Lire. Die Gebühr für die internen Telegramme betrug 1,50 Lire für ein einfaches Telegramm von 20 Worten. Der Morse-Apparat und das Daniell'sche Element mit poröser Scheidewand waren allgemein im Gebrauch.

Die Stangen waren von unzubereitetem Kiefernholz ohne Blitzableiter, 6 bis 8 m lang. Der gebräuchliche Draht war Kupferdraht von 3 mm Stärke. Die Isolatoren bestanden aus Glas, waren glockenförmig mit einem cylindrischen oberen Ansatz, um welchen der Draht gelegt und durch zwei Wülste in seiner Lage einigermafsen festgehalten wurde (siehe Rother, Telegraphenbau, Fig. 123). Die Glocke wurde auf eine eiserne Stütze gekittet, welche ihrerseits wieder an der Stange durch Nägel befestigt war.

Die Aemter waren mit einem eigentlichen Telegraphen-Personal besetzt, welches aufser der festen Besoldung eine Nebenvergütung von einigen Centesimi für jedes verarbeitete Telegramm erhielt.

Die Unterhaltung der Linien wurde unter Aufsicht und Leitung technischer Inspectoren durch wenige Strafsenwärtergehülfen bewirkt.

3. Im Herzogthum Modena u. s. w. wurde ein telegraphischer Dienst am 1. Januar 1852 eingeführt. Als die estensischen Staaten im Königreich Italien aufgingen, besafsen sie 8 Aemter und 316 km Linie mit einer Leitung. Die Jahreseinnahme betrug einschliefslich der Transitgebühren etwa 90 000 Lire, die ordentlichen Ausgaben erreichten den Betrag von 54 000 Lire. Die Gebühr belief sich im inländischen Verkehr auf rund 4 Lire für je 25 Worte. Der Morseapparat und das Daniell'sche Element kleinerer Form mit porösen Thonzellen waren in alleinigem Gebrauch. Bezüglich der Stangen war die Verwendung einer bestimmten Holzart nicht vorgeschrieben; nach Mafsgabe der örtlichen Verhältnisse nahm man Kiefer, Lärche, Kastanie und Pappel. Der verwendete Eisendraht war ungefähr 4 mm stark. Die Isolatoren ähnelten sehr den lombardischen. Ein eigenes Personal besorgte den Betrieb auf den Aemtern sowohl, als die Instandhaltung der Telegraphenanlagen.

4. Im Herzogthum Parma bestand ein telegraphischer Dienst seit dem 25. Mai 1852. Beim Uebergang der Telegraphie von Parma auf das vereinigte Königreich waren 5 Aemter und 200 km Linie mit einer Leitung vorhanden. Die Einkünfte betrugen jährlich 20 000 Lire, die Aufwendungen 36 000 Lire, beinahe das Doppelte. Die inländische Gebühr war auf durchschnittlich 1,25 Lire für 20 Worte festgesetzt. Auch hier herrschten der

Morseapparat und das Daniell'sche Element, wie es in Este gebraucht wurde. Als Stangen wurden unzubereitete kieferne Hölzer in einer mittleren Höhe von 6 m verwendet. Als Leiter benutzte man theils unverzinkten Eisendraht, theils 3 mm starken Kupferdraht. Die Isolatoren waren den lombardischen fast gleich. Für den Betrieb bestand ein Telegraphenkorps, während die Linienunterhaltung unter Leitung eines Inspectors und seines Assistenten durch die Strafsenwärter erfolgte.

5. Im Kirchenstaat wurde die erste kurze Telegraphenlinie am 27. September 1853 fertiggestellt; ihr folgte im März 1855 die ganze Linie von Rom bis Bologna. Mit den im Jahre 1860 vom Kirchenstaat abgetrennten Provinzen gingen 20 Aemter und 900 km Linie mit 1 100 km Leitung auf Italien über. Die mit diesen Betriebsmitteln erzielte Jahreseinnahme betrug 80 000 Lire, die bezügliche Ausgabe 100 000 Lire. Im inländischen Verkehr kosteten bei freier Adresse 15 Worte 2,66 Lire. Auch hier war der Morseapparat und die Daniell'sche Batterie, wie vorbeschrieben, allein im Gebrauch. Zu den Stangen wurde das Holz der Kastanie, hier und da auch der Lärche und der Zirneiche in Längen von 6,50 bis 8 m verwendet. Der Eisendraht von 4,29 mm Stärke war verzinkt. Die Isolatoren waren von Porzellan. Ihr oberer Theil hatte die Form einer Halbkugel und war mit einer Durchbohrung zur Aufnahme des Drahtes versehen. Der untere Theil war glockenförmig mit nach innen gebogenem unteren Rand; aus der unteren Oeffnung ragte eine Porzellantülle hervor, mit welcher der Isolator auf der Stütze befestigt war. Letztere wurde an der Stange mittels Nägel oder Schrauben angebracht.

Das Personal auf den Aemtern wurde ausschliefslich zum Betriebsdienst verwendet; die Linienunterhaltung besorgte die Strafsenbau-Verwaltung mit Hülfe ihrer Subalternbeamten.

6. In Toskana wurde die Telegraphenlinie Livorno-Pisa Ende 1847, die Linie Pisa-Florenz im August 1845 vollendet. Toskana zählte zuletzt 30 Aemter und besafs 873 km Linie mit 1 540 km Leitung. Die Jahreseinnahme von 180 000 Lire blieb hinter der Ausgabe um 20 000 Lire zurück. Die Gebühr im inländischen Verkehr betrug für ein Telegramm von 15 Worten einschliefslich der Unterschrift 2,80 Lire. Hier war der Bréguet'sche Zeigerapparat älterer Form und fast allgemein das Bunsen'sche Element in Anwendung. Die Stangen waren Kastanienhölzer von kleinen Abmessungen. Der Eisendraht von 4,29 mm Stärke wurde theils verzinkt, theils unverzinkt verwendet. Die Form der Isolatoren glich der Hauptsache nach der in Sardinien gebräuchlichen, doch war die Art der Befestigung an den Stangen eine andere: die Isolatoren waren auf beiden Seiten mit massiven, durchbohrten Ansätzen versehen, mittels deren die ersteren unmittelbar an die Stangen angeschraubt wurden (s. Rother, Fig. 127 und 128). In gewissen Zwischenräumen wurde der Draht an einer Stange in dem Isolatorhaken mittels einer Klemmschraube festgelegt. Ein eigenes Telegraphenpersonal besorgte den Betriebs- und den Linienunterhaltungs-Dienst, letzteren unter Aufsicht und Leitung eines Inspectors.

7. Die erste Linie des Königreichs Neapel wurde fertiggestellt am 31. Juli 1852. Bei der Uebernahme der neapolitanischen Telegraphie waren 86 Aemter, 2 874 km Linie und 4 556 km Leitung vorhanden. Die Einnahme belief sich auf 360 000 Lire, die Ausgabe auf 576 000 Lire. Die interne Gebühr für ein Telegramm von 20 Worten ausschliefslich Adresse betrug 1,50 Lire. Die Aemter an der adriatischen Küste waren mit Morseapparaten, diejenigen am tyrrhenischen Meer mit Henley'schen Induktionsapparaten ausgerüstet. Die Batterien bestanden aus Daniell'schen Elementen mittlerer Gröfse, anfangs mit porösen Thonzellen, zuletzt theilweise unter Beseitigung der letzteren mit direkter Berührung der Flüssigkeiten.

Die Stangen waren durchgehends von Kastanienholz, 7 bis 8 m lang. Der Eisendraht von der letztgenannten

Stärke war verzinkt. Die zuerst gebräuchlichen Isolatoren entsprachen dem Modell Clarke (Rother, Fig. 165 und 166); später verwendete man mit Vorliebe massive Porzellan- oder Steingutstücke in Form kleiner Kissen mit einem Einschnitt, in welchen der Draht zu liegen kam und worin er mittels einer Bindung von 1,65 mm starkem Draht festgelegt wurde.

Auf den Aemtern befanden sich zur Bedienung der Apparate Militairs, während der Verwaltungsdienst von eigentlichen Beamten wahrgenommen wurde. Die Instandhaltung der Linien wurde durch Arbeiter bewirkt, die von der Civilverwaltung gestellt wurden; ein einziger Telegraphen-Ingenieur leitete die bezüglichen Arbeiten auf sämmtlichen Linien.

Die Dechiffrirung der Regierungstelegramme wurde von einer Anzahl dem Militairstande angehöriger Dechiffreurs besorgt.

8. Auf der Insel Sicilien begann die Telegraphie ihr Dasein Ende 1856. Am 15. Oktober 1857 wurde die Linie Palermo-Messina dem Betrieb übergeben. Das Königreich Italien fand auf der Insel 28 Aemter vor, welche durch 1 100 km Linie und 1 500 km Leitung unter einander verbunden waren. Die Telegraphie lieferte 180 000 Lire Jahreseinnahme und erforderte eine jährliche Ausgabe von etwa 250 000 Lire. Der Morseapparat fand ausschliefslich Verwendung; als Elektrizitätsquelle diente die Daniell'sche Batterie ohne Diaphragma; die Zinkringe ruhten auf Einschnürungen, die ungefähr in der halben Höhe der Gläser angebracht waren: im Grofsen und Ganzen ist das Element in dieser Form gegenwärtig in Italien allgemein im Gebrauch.

Die Herstellung der Linien geschah nach den in Neapel herrschenden Grundsätzen, nur wurden zuletzt die kissenförmigen Porzellan-Isolatoren durch solche von der kleineren französischen Form mit dem Haken zur Aufnahme des Drahtes im inneren Raum (Rother, Fig. 127 und 128) ersetzt, und an Stelle des Eisendrahtes von 4,29 mm wurde solcher von nur 2,77 mm Stärke verwendet.

Bezüglich des Personals auf den Aemtern befolgte man ebenfalls die neapolitanischen Grundsätze. Dagegen wurde die Instandhaltung der Linien durch Aufseher zu Fufs und zu Pferde unter der Leitung von Inspectoren bewirkt, welche unter der obersten Civilbehörde standen und auch den Dienstbetrieb auf den Aemtern zu überwachen hatten.

Eine Zusammenstellung der vorstehenden Angaben ergiebt für den Zeitpunkt der Gründung des Königreichs Italien folgenden Stand des Telegraphenwesens in sämmtlichen vorbenannten Einzelstaaten:

Linien 8 243 km,
Leitungen 12 412 km,
Zahl der Aemter 248,
Zahl der Apparate 370,
Jahreseinnahme 1 370 000 Lire,
Jahresausgabe 1 936 000 Lire.
Durchschnittsgebühr für 15 Worte in der ersten Zone etwas über 2 Lire.

Die von Italien ausgehenden unterseeischen Kabel waren: eines von der Genueser Küste nach Korsika, ein zweites zwischen Korsika und der Insel Sardinien, ein drittes zwischen Sicilien und Malta, sämmtlich im Privatbesitz, und ferner diejenigen zwischen Sicilien und Calabrien, sowie türkisch Albanien und Otranto, welche sich im Besitz der Regierung befanden.

Unmittelbar nachdem der gröfste Theil der appenninischen Halbinsel unter dem Kreuz des savoyischen Königshauses zu einem Staat vereinigt worden war, ging die neue Regierung mit Eifer an die Herstellung der erforderlichen Einheit in der Herstellung, Verwaltung und Ausnutzung der telegraphischen Betriebsmittel, und erliefs in dieser Absicht ein den Dienst der verschiedenen Verwaltungszweige einheitlich ordnendes Reglement. Der neugeschaffenen Centralverwaltung wurden neun, später zehn Bezirksdirectionen unterstellt. Die Bezirksdirectoren vereinigen in sich den gesammten Betriebs- und Verwaltungsdienst ihres Bezirks, sie leiten das Rechnungswesen zwischen der Centralstelle und den Aemtern, und

überwachen den Bau sowohl, als die Instandhaltung der Linien. Näheres über ihre Pflichten und Befugnisse ist aus einem bezüglichen Aufsatze im Jahrgang 1876 dieser Blätter, S. 261 ff., zu ersehen.

Demnächst war das Bestreben auf die Herstellung eines den vorhandenen Bedürfnissen genügenden Netzes von Linien und Leitungen gerichtet. Entlang der östlichen und der westlichen Küste wurden zwei neue Hauptlinien erbaut, jede mit mehreren direkten und Omnibus-Leitungen. Diese Hauptlinien wurden in beinahe gleichen Zwischenräumen durch Querlinien unter sich verbunden, von denen je eine durch das nördliche und südliche Po-Thal, durch den Porretta- und den Colfiorito-Pafs über die Appenninen, zwischen Chieti und Popoli, sowie bei Ariano und Potenza hergestellt wurde. Die Liniennetze der Inseln Sardinien und Sicilien wurden durch unterseeische Kabel mehrfach mit dem Festland verbunden.

Durch Verbesserung des allgemeinen Standes der Linien und Leitungen und zweckmäfsige Einschaltung der Aemter in letztere wurde es ermöglicht, die Zahl der Umtelegraphirungen auf das geringstmögliche Mafs zu beschränken.

Zu den Stangen wurden anfangs aufser dem Holz der Kastanie auch mit Kupfervitriollösung getränkte Kiefernstämme verwendet; doch ist gegenwärtig deren Gebrauch fast ganz wieder aufgegeben. Jetzt wird an deren Stelle Lärche, sowie hier und da Eiche verwendet. Die vorschriftsmäfsige Höhe beträgt 6 bis 8 m, der Durchmesser 10 bis 12 cm am Zopfende, 19 bis 20 am Stammende.

Die übrigen Materialien für den Linienbau haben mehrfach Veränderungen erfahren; die zur Zeit gebräuchlichen Konstruktionen sind mehrfach aus Deutschland übernommen, wie schon Seite 125 f. des Jahrgangs 1878 dieser Blätter erwähnt worden ist.

Die Betriebsmittel auf den Aemtern wurden gleichfalls vereinfacht; als Batterie wurde nach und nach ausschliefslich die Daniell'sche Zelle ohne poröse Scheidewand mit Zinkringen, die auf Einschnürungen der Gläser stehen, angewendet. Ebenso allgemein wurde der Morseapparat und später für die direkten Leitungen der Hughesapparat eingeführt. Die Diensträume wurden vielfach erweitert oder verlegt.

Anlangend die Gebühren, so wurden anfänglich für 15 Worte einschliefslich der Adresse im internen Verkehr bis auf 100 km Entfernung 1 Lire, auf 250 km 2 Lire, auf 450 km 3 Lire, auf 700 km 4 Lire, auf 1 000 km 5 Lire, auf 1 350 km 6 Lire und auf 1 750 km 7 Lire erhoben.

Später wurde durch Verordnung vom 28. Januar 1864 die Wortzahl des einfachen Telegramms auf 20 erhöht und die Gebühr für Entfernungen bis 100 km auf 1,20 Lire, im Uebrigen auf 2,40 Lire festgesetzt. Dadurch ermäfsigte sich der Preis für ein Telegramm von 20 Worten, z. B. zwischen Turin und Palermo, von 20 Lire — dem Satz vor der Vereinigung — auf 2,40 Lire. Im Jahre 1870 wurde als einfaches Telegramm wieder dasjenige von 15 Worten eingeführt, dafür aber die Gebühr für den ganzen Umfang des Reiches auf 1 Lire herabgesetzt.

Was das Personal anbetrifft, so konnte anfangs durch angemessenere Vertheilung der Arbeit eine ziemliche Anzahl von Apparatbeamten zu anderen Zwecken verfügbar gemacht werden, und es brauchte auch später trotz Vermehrung der Aemter eine Zeitlang keine Ergänzung des Personals stattzufinden. Die Anforderungen, welche an die Beamten beim Eintritt in die Verwaltung zu stellen waren, und die Bedingungen für die Erlangung höherer Rangstufen innerhalb der letzteren wurden reglementarisch festgesetzt. Die mit dem Bau und der Unterhaltung der Linien zu betrauenden Beamten mufsten, bei dem Mangel eines derartigen Korps unter den früheren Verhältnissen, zum gröfsten Theil neu ausgebildet und ihre Zahl stetig vermehrt werden. Ebenso gebot der Zustand des Botenwesens dringend eine anderweite Regelung, wenn den allseitigen Klagen über die unregelmäfsige und unsichere Bestellung der Telegramme abgeholfen werden sollte. Die

bisher mit festem Einkommen angestellten Boten wurden allmählich durch andere ersetzt, denen neben einem niedrigeren Tagelohn eine bestimmte Austragegebühr für das Stück gewährt wurde, eine Mafsregel, welche ebenfalls zu befriedigenden Ergebnissen geführt hat.

Wie rührig die neue Verwaltung auch mit der Vermehrung der Betriebsmittel vorging, beweist der Umstand, dafs im ersten Jahre ihres Bestehens

die Linien um 1 617 km,
die Leitungen um 3488 km,
die Zahl der Aemter um 107 und

diejenige der Apparate um 230 vermehrt worden sind. Ein Vergleich mit den oben genannten Zahlen wird dieses Wachsthum erst richtig schätzen lehren.

Natürlich mufste diese bedeutende Bauthätigkeit auch die Ausgaben für die Zwecke der Telegraphie erheblich steigern, und in der That sehen wir erst im Jahre 1866 das Gleichgewicht zwischen der Einnahme und der ordentlichen Ausgabe hergestellt.

Im Jahre 1864 wurde an Stelle des unbrauchbar gewordenen Kabels Otranto-Valona durch das adriatische Meer ein neues Kabel gelegt, welches noch jetzt im Betriebe ist.

Dasselbe Jahr brachte eine wesentliche Einschränkung der Befugnifs, gebührenfreie Staatstelegramme abzulassen, mit welcher, wie überall, so auch in Italien Mifsbrauch getrieben worden war. Diese Befugnifs wurde nur noch den Mitgliedern der königlichen Familie und den Ministern belassen; alle übrigen Behörden müssen ihre Telegramme baar bezahlen. Dies hat den Vortheil, dafs die Behörden, um Ausstellungen von Seiten ihrer eigenen Vorgesetzten zu vermeiden, das Absenden von Telegrammen auf das unbedingt Nothwendige beschränken und dann auch die Fassung ihrer Telegramme nach den Regeln der gebotenen Sparsamkeit einrichten.

Das Jahr 1865 führte die Abtrennung der Telegraphenverwaltung von dem Ministerium für öffentliche Arbeiten herbei, welchem sie bisher unterstellt gewesen war. Es wurde demzufolge eine selbstständige oberste Behörde unter einem eigenen General-Director geschaffen, und dies führte wieder zu mannigfachen Veränderungen auch betreffs der Abgrenzung des Geschäftskreises der nachgeordneten Behörden. Diese anderweite Regelung erfolgte durch das Reglement vom 4. März 1866.

Im letztgenannten Jahre lebte aus Anlafs des Krieges mit Oesterreich der elektrosemaphorische Dienst wieder auf, 34 Stationen wurden errichtet und deren anerkennenswerthe Dienstleistung veranlafste die Regierung, dieser Angelegenheit auch für die Folge ein reges Interesse zu widmen. Dasselbe Jahr schlofs die Insel Sardinien in Folge der von der französischen Regierung bewirkten Herstellung einer Kabelverbindung zwischen Livorno und Capo Corso wieder an das festländische Telegraphennetz an, nachdem sowohl das Kabel der Kompagnie Brett zwischen Spezia und Korsika, als auch das von der italienischen Verwaltung gelegte Kabel zwischen Sicilien und Cagliari unbrauchbar geworden.

Die Annexion von Venetien vermehrte das Liniennetz Italiens wiederum nicht unwesentlich und veranlafste die Errichtung der zehnten Bezirksdirection. Der Sitz der obersten Behörde war schon vorher von Turin nach Florenz verlegt worden.

Im März 1867 stellte die *Construction and Maintenance Company* drei neue Kabelleitungen durch die Meerenge von Messina her, welche die Regierung für 6 000 Lire jährlich für ihre Zwecke miethete.

1869 wurden die Isolatoren in Doppelglockenform eingeführt.

1870 traten die Linien des dem Papste bis dahin gebliebenen Restes vom Kirchenstaat zu dem königlich italienischen Telegraphennetz hinzu.

Die Einführung des niedrigeren inländischen Gebührentarifs veranlafste die Verwaltung, in Voraussicht einer bedeutenden Hebung des telegraphischen Verkehrs vom Parlament die Summe von 1 800 000 Lire zu fordern, welche in den drei folgenden Jahren zur Vermehrung und Verbesserung der

Linien und Leitungen verwendet werden sollten. Nach erfolgter Bewilligung ging es rüstig an die Ausführung der geplanten Anlagen, und nur dadurch wurde es möglich, den gewaltig erhöhten Anforderungen zu genügen; stieg doch die Zahl der Privattelegramme von 738 175 Stück (1. Halbjahr 1871 unter der Herrschaft des alten Tarifs) im 2. Halbjahr nach Einführung des neuen Satzes auf 1 242 994 Stück, also beinahe auf das Doppelte.

Abgesehen hiervon, war es auch unbedingt nöthig, die neue Hauptstadt Rom, welche bisher nur sehr unzureichenden telegraphischen Anschlufs an das übrige Italien besessen hatte, mit allen Provinzial-Hauptstädten und zum Theil mit dem Auslande in unmittelbare Verbindung zu bringen. So stellte man denn in den drei Jahren 1871, 1872 und 1873 zusammen rund 2 200 km neue Linien und 16 300 km neue Leitungen her, ohne jedoch damit dem Bedürfnifs völlig genügt zu haben. Denn bis Ende 1877 mufste man weitere 4 200 km Linie und 10 100 km Leitung dazufügen, ungerechnet die im Besitz der Eisenbahnen befindlichen Linien und Leitungen, welche ebenfalls dem privaten Telegrammverkehr zur Verfügung stehen. Die letzterwähnten Vervollständigungen des Netzes wurden ermöglicht durch die Gewährung eines ferneren Betrages von 1 920 000 Lire seitens des Parlaments, welche Summe besonders zur Herstellung neuer Verbindungen mit dem Auslande verwendet werden sollte.

---

## 14. Kaspar Stieler und die persönlichen Verhältnisse der Reichs-Postbeamten vor 200 Jahren.

Von Herrn Postdirector C. Löper in Markirch.

Unter den Schriftstellern der zweiten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts, welche in ihren Werken neben idealen Zielen besonders auch den praktischen Nutzen ihrer Leser im Sinne hatten, verdient vor Vielen Kaspar Stieler genannt zu werden. Seine Werke sind, soweit bekannt, ausschliefslich unter anderem Namen oder auch ganz ohne solchen erschienen.

Neuerdings halten etliche Literarhistoriker mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit dafür, dafs mehrere dramatische und lyrische Arbeiten, welche nach dem Urtheil von Gervinus zu den besten poetischen Erzeugnissen jener Zeit gehören und die damals unter dem Namen Filidor, der Dorferer, erschienen sind, ebenfalls von Stieler herrühren. Mehrere seiner prosaischen Schriften sind unter der Bezeichnung »der Spathe« oder »Spate« (soll heifsen »der Späte«) erschienen, die er von der Fruchtbringenden Gesellschaft in Weimar erhalten hatte.

Die Lebensschicksale Stieler's sind an sich merkwürdig. Er wurde 1632 in Erfurt geboren, studirte Medizin in Giessen, wurde von der Universität daselbst wegen eines Zweikampfs relegirt, war bald Student der Medizin in Königsberg i. Pr., bald Hauslehrer und Prediger in Ostpreufsen, bald wieder Auditeur, Kriegssekretär, Offizier. In späterer Zeit machte er mehrere gröfsere Reisen in Frankreich, Spanien und Italien, wurde darauf Kammersekretär in Rudolstadt, später Kammer-, Lehns-, Gerichts- und Consistorialsekretär in Eisenach, Universitätssekretär in Jena, Hofrath in Wiesenburg bei einem Herzog von Holstein, und hat zuletzt Privatvorträge über Stil und Jura in Erfurt gehalten, wo er, 1705 vom Kaiser geadelt, 1707 gestorben ist.

Stieler gab 1673 unter dem Namen Spathe ein aus drei ziemlich starken Quartbänden bestehendes Werk unter folgendem Titel heraus: »Teutsche Sekretariatkunst, was sie sey, worvon sie handele, was darzu gehöre, welcher Gestalt zu derselben glücklich und gründlich zugelangen, was massen ein Sekretarius beschaffen seyn solle,

worinnen dessen Amt, Verrichtung, Gebühr und Schuldigkeit bestehe, auch was zur Schreibfertigkeit und rechtschaffener Briefstellung eigentlich und vornehmlich erfordert werde. Alles mit grundrichtigen Sätzen, zuverlässigen Anweisungen und reinen Teutschen Mustern, nach heutigem durchgehenden Gebrauch, entworffen etc.«

Der Verfasser dieses in mancher Hinsicht noch heute Interesse erweckenden Werkes hebt in dem »Vorwort an den wolgemeinten Leser« hervor, dafs es zu seiner Zeit zwar bereits etliche Sammlungen mit Musterbriefen gab, dafs aber weder die Griechen, Römer, Spanier, Franzosen, Niederländer, noch auch die Deutschen ein besonderes Werk besäfsen, dafs sich über die Sekretariatkunst ausführlich verbreite bezw. die dazu erforderlichen Muster von Briefen und Schriftstücken aller Art gebe. Als das »Fundament« zu einem solchen Werke sieht er die »ganz unentbehrliche und weit um sich greiffende Briefschreibekunst oder Epistolagraphie« an, welche ebenfalls noch fehle. »Dieweil aber solche, entweder aus Geringschätzbarkeit oder Unwissenheit übergangen, gleichwol jedoch viel tausend Menschen in allen Ständen, wie nöthig und nützlich ihnen deren Erlernung sey, wo nicht eher, doch zum wenigsten, wenn sie selbst Hand anlegen und ihre Meynung tüchtig und deutlich in Briefen von sich geben sollen, gewahr werden, da sie, indefsen ihre Zuflucht zu denen Exempeln nehmen, bald hier, bald dort ein gezwungenes Wort, eine fremde Redensart, einen hochtrabenden Anfang und Schlufs abzwacken, und endlich einen so kunterbunten Brief zusammenflicken, dafs viel Dolmetscher denselben nicht auslegen und erklären solten; Als ist ja in alle Wege nöthig, den Handgriff, Vorteil und rechten Grund, wie mit dem Briefschreiben geschicklich überzugehen, dermaleins zu erforschen, welches doch durch die blossen Exempel so wenig geschehen mag, als ein Bauschüler von äusserlicher Ansehung eines Königlichen Pallasts die Baukunst erlernen wird.«

Noch gröfsere Ansprüche als an eine »Briefschreibekunst« macht der Verfasser jedoch an eine »Sekretariat-Kunst«, sie setze nicht nur eine Menge Kenntnisse, sondern auch wirkliche Kunst in der Anordnung des Stoffes, sowie ferner noch besondere Klugheit und Gewandtheit des Sekretärs im Verkehr mit Anderen voraus. Eine »richtige Anweisung« dazu könne eigentlich »nur ein Staatsmann oder ein langjähriger geschickter Sekretär verfassen.«

Diesen Behauptungen entsprechend, macht Stieler an einen guten Sekretär grofse Anforderungen. Zu den wünschenswerthen Eigenschaften, oder wie er sie nennt, »wesentlichsten Beschaffenheiten« eines Sekretärs rechnet er Gottesfurcht, Ehrlichkeit und Bewahren von Treue und Glauben gegenüber seinem Herrn. Zu den »beigeordneten Beschaffenheiten« zählt er »die öftere Gegenwart beym Herrn, kluge Vorsicht und Ernstlichkeit«. Noch weitere Eigenschaften sind aufgeführt und des Näheren erörtert im Verkehr mit »seinen Mitbedienten« und schliefslich mit sich selbst. Ueber die von einem solchen Beamten auszuführenden Geschäfte läfst der Verfasser sich so vernehmen: »Der Sekretarien Amt ist: dafs sie dasjenige, was in der Rahtstube geschlossen, und ihnen daselbst anbefohlen oder in der schriftlichen Registratur der Rahtschlüsse ihnen übergeben wird, in gebührlicher Form und gewöhnlichem Stylo oder Rede- und Schreibart der Kanzeley, zu Papier bringen, und concipiren, es seyen nun Befehle, Ausschreiben, Resolutionen, auch ankommende Supplicationen, Bescheide, Abschiede, Instructionen, Memorialien, oder Schreiben und Briefwechslungen: Ingleichen haben sie in der Rahtsstube das Protokoll oder Niederschreibung dessen, was die Parteyen und andere vorbringen, zuführen, auch sonsten mündliche Andeutungen und Vorträge auf sich zu nehmen, die ihnen in der Rahtsstube aufgetragen werden u. s. w.« Um »zur Sekretariat-Kunst« zu gelangen, müsse man vor Allem auch einen lebhaften Geist, ein gutes Gedächtnifs, Urtheilskraft, »Lehrlust oder Kunstbegierde« und »Arbeitsamkeit« besitzen.

Thatsächlich ist die Sekretariatkunst Stielers die erste ausführliche deutsche theoretisch-praktische Anleitung für Sekretäre aller Art in Staats- und Gemeinde- etc. Angelegenheiten. Darin sind sogar, der Vollständigkeit halber, auch Dinge mehr privater Natur ebenfalls erörtert worden. Man könnte dieses Werk deshalb gleichzeitig als einen erschöpfenden Briefsteller, dem eine Sammlung Musterbriefe und Geschäftsaufsätze beigefügt sind, bezeichnen. Zugleich hat der Verfasser dem damaligen Zustand der Wissenschaft entsprechende Vorschriften zur Ausbildung eines guten deutschen Stils gegeben, wie er denn überhaupt in seinen Schriften sich der Reinheit der deutschen Sprache befleifsigt hat.

Die Sekretariatkunst Stieler's mufs einem fühlbaren Bedürfnisse der angehenden Sekretäre bezw. der Kanzleien entsprochen haben, denn 1681 erschien dies Werk in zweiter, 1705 in dritter und 1726, nach seinem Tode, in vierter, fast ganz umgearbeiteter Auflage, in einem stattlichen Folioband, herausgegeben vom Gerichtssekretär Feller in Weimar. Als Stieler 1705 auf seinem Krankenlager die dritte Auflage besorgte, konnte er in der Vorrede desselben es rühmen, dafs »in seinen Privat-Collegiis viele mittelst dieses Buches brave Leute geworden seien, die ihm für seine Information täglich dankten und bekannten, von ihm etwas gelernt zu haben«.

Beiläufig möge hier erwähnt sein, dafs die von Stieler selbst besorgten drei ersten Auflagen seines Werkes beträchtlich interessanter sind, als die von Feller herausgegebene vierte Auflage. Der letztere hat vieles allgemeineren Inhalts, das einen gröfseren Leserkreis anzuziehen geeignet war, beseitigt und einen wesentlich beschränkteren Zweck im Sinne gehabt.

Auf dem Titelblatt der ersten Ausgabe des Werkes sieht man vier weibliche Genien, welche der Sekretariatkunst gewissermafsen als Symbole dienen sollen: die Staatsweisheit, die Beredsamkeit, die Geschichte und die Dichtkunst. Ein zweiter Kupferstich zeigt das Brustbild des Verfassers selbst. Er war damals schon ein älterer Mann mit starken Zügen, der ernst aussieht. Er ist mit einem Talar bekleidet, über dem sich ein gestickter weifser Kragen befindet. Eine grofse Allongeperücke trägt dazu bei, der Gestalt eine gewisse Würde und Feierlichkeit zu verleihen. Beide Kupfertafeln sind in der damals allgemein üblichen Weise durch Verse von anderen Verfassern erläutert.

Das Werk Stieler's zerfällt in drei Theile, denen noch ein umfangreicher Anhang beigefügt ist. Der erste Theil handelt von der Sekretariatkunst im Allgemeinen und enthält im Wesentlichen eine Anweisung, wie ein Sekretär sich in seinem Amt zu verhalten habe; der zweite Theil beschäftigt sich mit der Vorbereitung zum Briefeschreiben, Eintheilung des Briefes in Hauptheile u. s. w., während der dritte von verschiedenen Arten der Schreiben und Briefe handelt und eine gröfsere Anzahl Muster darbietet.

Bereits Stieler theilt die Briefe etc. entsprechend ihrem Zweck und Inhalt ein: in Besuchungsschreiben — von anderen Schriftstellern des siebzehnten Jahrhunderts auch Grufsbriefe genannt —, in Benachrichtigungs-, Glückwunsch-, Trost-, Dank-, Anwerbungs- oder Freundschafts-, Einladungs-, Abschieds-, Lob-, Straf- oder Stachel-, Scherz-, Berichts-, Ueberlegungsschreiben etc. Der Anhang handelt aufserdem noch von Hausbriefen, Kaufmannsbriefen, Advokaten- und Notariensachen. Die Liebesbriefe hat der Verfasser seltsamer Weise zwischen die Kaufmannsbriefe und die Notariensachen eingereiht. Fast einer jeden Abtheilung sind Aussprüche, »scharfsinnige Reden« bedeutender Männer, Sprichwörter, Zeugnisse, Gleichnisse, Sinnbilder, sowie Angaben aus der Geschichte zur besseren Ausschmückung der Briefe beigefügt. Das Werk von Stieler bildet somit gleichzeitig eine ziemlich reiche Fundgrube für Sammler von Sprüchwörtern, Sentenzen und geflügelten Worten.

Im zweiten Theil dieses umfangreichen Werkes sind diejenigen Kapitel von besonderem Interesse, welche von der deutschen Sprache, deren Ursprung,

Aenderung und Vollkommenheit, von der Rechtschreibung, der Redefügekunst und der »scharfsinnigen Erfindung« handeln.

In ähnlicher Weise, wie die heutigen Briefsteller einzelne Mittheilungen über die Posteinrichtungen zu enthalten pflegen, hat auch Stieler in seinem Werke dem Postwesen ein besonderes Kapitel gewidmet, dem noch etliche Postberichte, oder wie er sie nennt, Posttafeln, einiger gröfseren Städte Deutschlands (Hamburg, Leipzig, Frankfurt am Main, Erfurt etc.) beigefügt sind. Seine Absicht beim Abdruck der Postberichte deutet er wie folgt an:

»Der Sekretär soll vom Postmeister, mit welchem er am meisten zu tuhn, zuverlässige Posttafeln abfordern, dieselben in seine Schreibstube aufhängen und sich damit fleifsig bekannt machen. Nichts weniger hat er sich auch des Striches (Kurses) der Postreuter zu erkundigen, damit er wisse, wann und welcher Gestalt er seine Schreiben mit gutem Fug und Gewifsheit fortbringen könne.«

Stieler bringt im erwähnten Kapitel eine Besprechung des Post- und Botenwesens vom geschichtlichen und rechtlichen Standpunkte. Daran schliefst sich an eine Erörterung derjenigen Eigenschaften, welche ein Reichs-Postmeister haben müsse, welche insofern von Werth ist, als der Verfasser für seine Darlegung urkundlichen Stoff, namentlich *Hoernigh's de regali postarum jure* (Wien 1649), welches zugleich die älteste geschichtliche Darstellung des Reichs-Postwesens ist, eingehend benutzt hat.

Stieler verbreitet sich zunächst über die nothwendigen Eigenschaften der Reichs-Postmeister, indem er, unter Hinweis auf die Wichtigkeit der Posten im Staatsleben wie im Privatverkehr es für unerläfslich erachtet, dafs ein Postmeister sein soll:

1. Arbeitsam, »da wie Aristotel im Buch von der Haushaltung schreibet, unmüglich ist, dafs bey schläfferigen Herren wachsame Knechte und Diener seyn können. Es gehen täglich Posten ab, und lauffen täglich ein, da dann immer zu schreiben und zu rechnen vorfället, geschweige der vielen Briefwechselung oder Correspondenzen, so nicht das geringste Stück ihres Amts ist, wie solches auch von dem General-Reichs-Postmeister allen übrigen Postmeistern in denen Worten: »Von aller Orts unserm Amt nützliche Correspondenzen an sich ziehen und erhalten, solches alles zu Dienst höchst gedachter Keys. Mayest. aller Chur-Fürsten und Stände im H. Röm. Reich, auch sonst jedermänniglich tuhn soll« auferlegt und anbefohlen ist.

2. Treu und aufrichtig; sowohl gegen Keys. Mayest. und dem Röm. Reich, denen er mit Pflichten verwant, als auch sonsten gegen männiglich. Zu solcher Treu gehöret, dafs er des Postwesens sich tapfer und redlich annehme, nichts, was zu dessen Verkleinerung oder Beeinträchtigung gedeyet, verschweige, sondern so bald gehörigen Orts zur Besser- und Abhelfung berichte. Sonsten hat er auch dasjenige, so er aus den Zeitungen erfähret, dafern es dem Reich oder seinen Obern nachteilig ist, mit euserster Verschwiegenheit zu verdecken, und keines weges unter den gemeinen Mann zu bringen. Wie denn in einigen wolbestalten Reichsstädten nicht leichtlich den Postmeister die Zeitung nach Gefallen, und ohne vorher beschehene Ubersehung, drucken zu lassen vergönnet ist. Und weil ihm öfters geheime, kostbare und hochschätzbare Sachen, Handschriften, Haubtvergleiche, Eheberedungen, Zeugnüsse, Wechselbriefe, ja Kleinode, Gold und Edelgesteine anvertrauet werden, so hat er alsdenn leicht die Verantwortung auf sich gewirket, zumal, da ihm darvon vorher Andeutung und Vergnügung geschehen, wenn er das Felleysen nicht wohl verwahren, die Post nicht zu rechter Zeit aufsitzen, oder dieselbe auf einem ungewöhnlichem Wege reiten lässet, oder auch, wann er die Briefe und Packet einem annoch unerkanten, unvorsichtigen und schlipfrigen Postreuter zustellet, denn er auf solchen Fall vor die Seinige zu stehen schuldig. Besser ist zwar, wenn vermöge des ihm vom Ober-General-Postmeister erteilten Befehls, oder vielmehr Verbots, »er niemals Gold, Silber oder Edelgesteine annimt«: Weil

solchen falls die Posten bey mehrer Sicherheit verbleiben, da hingegen jene Dinge leicht ausgekundschaft werden, und so dann Dieben und Räubern zur Lockspeise dienen, auch folgig zu Ausplünderung der Post, Ermordung der Postreuter, und Zerstreuung der Briefe Anlafs und Ursach geben können: Gestalt man denn Exempel hat, dafs wol diejenige selber, so Gelt, oder dergleichen kostbare Sachen auf die Post geben, dem Postreuter nach geritten, sich vermummet und die Posten geplündert haben.

3. Sanftmühtig und freundlich. Denn weil er eine offenbare Person, so zu des gemeinen Bestens Beförderung bestellet, wahrhaftig ist: Diejenige Mühe auch, so er in Verschickung derer ihm zugestelten Briefe anwendet, ihme gebührender mafsen belohnet wird; So will ihm auch obligen, die so nach ihren Briefen, deren Fortbringung und Benachrichtigung, in wie viel Zeit sie der Wiederantwort etwa gewärtig seyn könten, fragen, bescheidenlich anzuhören, und mit gutem Bericht von sich zu lassen. Es sind deren gewesen, so durch Hochmuht, Stolz und Wiederwärtigkeit sich bey Raht und Bürgerschaft in Städten verhafst gemacht, wodurch sie zu grofsen übermäfsigen Beschwerden und vielem Mifsverstande Ursach gegeben, also, dafs auch wol gar öffentliche Einhaltschreiben von Keys. Mayest. darüber ergehen müssen.

4. Mäfsig, so wol im Trunk, als der Kleidung; Denn weil die Schärfe des Gedächnusses, wegen der Mannigfaltigkeit der Sachen und Nahmen, bey einen Postmeister sonderlich erfordert wird, die Trunkenheit aber (ohne dafs sie wie Seneca *) mit der täglichen Erfahrung redet, »der Adern Verstockung, Zittern der Glieder, samt der Hände, Füfse und aller Gliedmafsen eufserstes Verderben einführet«), die Gedanken verwirret, das Nachdenken schwächet, und die Vergessenheit aller Dinge verursacht, zu geschweigen, dafs dieselbe eine Anreizerin zum Müfsiggang, Erregerin der Geilheit und Uppigkeit ist, auch in nicht geringere Verachtung stürzet; Als hat eine solche Person sich vor vielen Gasterey halten, kurzweil treiben und Gesellschafts Besuchungen, als heimlichen Zeit- und Hausdieben, aller Müglichkeit nach, zu hüten, und des Seinen darvor desto angelegener abzuwarten.

5. Genügsam, welches wir der ungebührlichen Taxforderung der Briefe entgegen setzen. Solches vermag des Ober-General-Postmeisters denen Unter-Postmeistern erteilte Bestallung, welche sie hiebevor auch in diesem Punkt haben beschweeren müssen: »Dafs sie bey Bestellung der Briefe gebührenden Fleifs und Treue erweisen, den billigen Posto darvon einziehen, gut Register halten, und von drey zu drey Monaten aus der Einnahm und Ausgab, accordirter mafsen, die Rechnung und Verantwortung, darüber unfehlbarlich leisten, niemand beschweeren, gleiches Gewicht halten, und also alles und allezeit das jenige tuhn, wie Recht und Billigkeit vorschreibet, und wir wollen, dafs es geschehe.«

6. Kundig der Wege und Strafsen im Heil. Röm. Reich: Denn wie will er sonsten Anwort geben dem, so sich bey ihm, wegen vorteilhaftiger Bestellung der Briefe erkundiget, und nach der Oerter Gelegenheit, weite und nähe fraget? Wie will er, sonderlich in gefährlichen Zeiten, als Krieg und Pestilenz, einen bequeemen Weg anweisen, wenn er des vorigen und ordentlichen unwissend ist? Daher bey Verordnung eines neuen Postmeisters Chur Mainz ein und das anderemal sorgfältig gewesen, dafs, wie berührter Hornig am 236. Bl. vom Postrecht anführet, »das Postwesen durch Annehmung unerfahrener Personen in keine *disordre* gebracht, auch den Reichsstädten, Kauf- und Handelsleuten, dardurch nicht etwan Ursach gegeben werde, ihre Briefe, zu Abbruch und Schmälerung, wo nicht gäntzlicher Unterdrückung berührten Postwesens, durch andere Mittel und Wege fortzubringen.«

*) Epulae cruditatem afferunt, ebrietates nervorum torporem tremoremque libidines pedum, manuum, articulorum omnium depravationes. — Senec. epistol. 24.

7. Mit getreu Gesinde versehen, so bösen Stücken, Partirereyen, Müfsiggang, Lügen, Sauffen, Stehlen, Zanksucht und anderer Uppigkeit feind seyn, befleifsigen, damit die Posten nicht in Unrichtigkeit kommen, sondern jedesmal, zu gesetzten Tagen und Stunden anlangen, denselben hat er auch nach zuschicken, ob sie etwa in der Stadt oder auf dem Lande Briefe aufnehmen, das Gelt zu sich stecken, und hernach neben Wege zur Verseumung der Posten machen, denn ohne, dafs ihme solcher Betrug an seinem Einkommen schädlich: so verwirren dergleichen Schlupfwinkel auch die Register, und können dardurch grofse Verrähtereyen, sonderlich zu Krieges- und Pestzeiten entstehen. Dem vor zubauen er Balleten, Karten und Correspondenzzettel fleifsig halten, den zu spat ankommenden Postreuter scharf ausfragen, und durch Bedrohung oder andere Zwangsmittel zu besserer Beobachtung seiner Dienste anhalten soll.

Dieser Aufzählung der nothwendigen Eigenschaften läfst nun der Verfasser eine Uebersicht der Vorzüge und Privilegien des Postmeisteramts folgen, die nicht minder manche charakteristischen Züge enthält.

»Dafern nun ein Postmeiser mit oberzehlten löblichen Eigenschaften begabet zubefinden, so hat er sich auch bey seinem Amt derjenigen Freyheiten, wormit Keyser und Könige seines gleichen begnadiget, zu getrösten: Es ist dieses Amt so wol üm des Herrn, der es führet schützet und unterhält, als auch üm der Verrichtung selbst willen, ein edles, ansehnliches und herrliches Amt. *) Der Raht der vornehmen Reichsstadt Frankfurt, nennet den im Jahr 1636 daselbst gewesenen Postmeister in einem Zeugnüfsschreiben, »den Edlen und Ehrenvesten«, welches darzumal ein grofser Titel war, und Hornig in seinem Buch vom Postrecht am 225. Bl. bejahet, »dafs die Postmeister, nebst dem Recht güldene Ringe zu tragen, auch wegen der Würde ihres Amts, in Kriegs- und Friedenszeiten den Degen an der Seiten zu führen befugt seyn«, welches sonsten auser denen vom Adel und Doctoren, ordentlicher Weise in den Städten nicht erlaubet ist. Ferner sind dieselbe der Stadt Bohtmäfsigkeit vor sich und die ihrige nicht unterworfen, auch »von allen Persönlichen Beschweerden, als Zug und Wache, Steuren, Geschofs, Einquartierung, schanzen und dergleichen gäntzlich befreyet«, können auch zu »Annehmung der Bürgerschaft« keines weges gezwungen werden, es sey denn, dafs sie Bürgerliche Nahrung treiben, Haus und Hof, nebst andern Bürgerlichen Gühtern besitzen, und also derenthalben Bürger in Städten werden, und folglich gleich andern gewisse Bürgerliche Beschweerden mit tragen. Sonsten aber sind sie nicht einmal gehalten vor den Bürgermeister und Raht der Stadt zu erscheinen.

Ja es haben auch, nach Absterben derer Postmeister derselben nachgelassene Witben und Kinder, gleicher Freyheit zu geniefsen.

Die Postmeister sind endlich auf Wegen und Stegen Zoll und Gleitsfrey, dürfen neue Wege suchen, über befriedigte Aecker und Wiesen in ihren Geschäften reiten und fahren, ohne jemandes Einrede und Verhinderung, ja das sichere Gleit, so sie durch Keyserl. Freyheit auf ihre Person haben, machet, dafs sie niemand angreiffen, mit Kummer belegen, oder sonst anhalten darf, so wenig, als man einen Gesanten in seinen Geschäften hindern und beeinträchtigen mag. Und weil sie ein gemeinnütziges öffentliches Amt haben, und üm gemeiner Wolfahrt willen, zum öftern auswerts wandeln müssen, so sind sie auch nicht unbillig von Vormundschaften frey und können zu dieser Beschwerde von niemanden, ob sie schon Bürger wären, gezwungen werden.

Es ist aber nicht allein ein Postmeister, dessen Weib und Kinder, sondern auch alle, so von ihm einige Ab-

*) Ganz ähnlich ist in einem Patent des grofsen Kurfürsten von Brandenburg vom Jahre 1671 gesagt, dafs das Amt der Postmeister »vor eine *honnorable charge* zu halten« sei. Hüttner, Postwesen unserer Zeit, 1860, S. 245.

hängigkeit *) in Post-Sachen haben, unter Keyserl. Mayest. unmittelbahrem Schutz und Schirm, als da sind die Posthalter, so er in kleinen Landstädten, mit Bewust und Einwilligung des Landes Fürsten, setzt, und ihm verpflichtet; Die Postverwalter, Postschreiber, Postreuter, Läuffer, Jungen, samt allen, so auch nur Behelfsweise und wenn die Ordentliche zur Post bestellte krank seyn, oder sonst Verhinderung haben, in Postsachen gebraucht werden. Besiehe Hornigken am 347. Bl. vom Postrecht. Gestalt denn eben diese mit ihm gleicher Freyheit von persönlicher Beschweerung sich zu erfreuen haben. Die Postreuter werden des Nachts zu den Stadttohren, oder durch die Pforten allezeit eingelassen, ihren Pferden müssen alle andern, in den gesetzten Postställen weichen, sie haben den Vortritt vor allen andern, so der Postpferde gebrauchen, ja es ist ihnen erlaubt, wenn ihre Pferde ermüdet, das nechste Pferd im Felde zu ergreifen, darauf zu sitzen, und ihre Geschäfte dardurch zuverrichten und fortzusetzen.«

Die Mittheilungen Stieler's sind auch nach anderen Richtungen postgeschichtlich von Interesse. In den älteren postalischen Werken und sonstigen schriftlichen Aufzeichnungen finden sich nur wenige Anhaltspunkte dafür, wie der Expeditionsdienst bei den Reichs-Postanstalten in der älteren Zeit gehandhabt wurde. Um so werthvoller sind die Andeutungen Stieler's darüber. Aus den obigen Angaben geht hervor, dafs damals für Briefe besondere Einlieferungsscheine ertheilt wurden. Da es zu jener Zeit noch keine rekommandirten Briefe gab — solche wurden erst mehr als ein Jahrhundert später eingeführt — so sind dergleichen Scheine mithin bei Auflieferung gewöhnlicher Briefe ertheilt worden.

Aus anderen Mittheilungen ist bekannt, dafs die gewöhnlichen Briefe damals einzeln in die Karten eingetragen wurden. Dieser Gebrauch mufs selbst bei etlichen Botenanstalten üblich gewesen sein, wenigstens heifst es in dem von Stieler mitgetheilten Postbericht von Frankfurt am Main: »Uber obgedachte Keys. Posten werden auch von Hrn. Matthaeo Heyden, Bürgern und Handelsmann in Frankfurt, Briefe durch desselben reitende Bohten spedirt, und ordentlich in den Karten verzeichnet.«

Wir wissen ferner, dafs die Postkarte schon damals dem Briefpackete beigefügt wurde. Die Empfangs-Postanstalt hatte der absendenden mit der nächsten Gelegenheit Mittheilung vom Eingange derselben zu machen. Die Reitposten waren damals auch bereits mit Stundenzetteln versehen, in welchen die Abgangs- und Ankunftszeit, sowie ferner die Zahl der Briefpackete eingetragen war. Besondere Briefträger gab es zu jener Zeit im Allgemeinen noch nicht. Bei Ankunft der Post blies der Postreiter oder Postillon auf dem Weg zum Posthause in sein Horn, und es kamen alsdann diejenigen Personen, welche Briefe erwarteten, selbst zur Post, um solche abzuholen. **)

Aus den obigen Mittheilungen Stieler's geht hervor, dafs es den Reichs-Postbeamten damals noch verboten war, Gold, Silber, Kleinodien, wie ferner auch Geld zur Beförderung anzunehmen. Dieses Verbot mufs indessen zu jener Zeit bereits umgangen worden sein, wenigstens sagt der Verfasser an einer anderen Stelle: »Er (nämlich der Sekretär) mufs auch über difs sich üm Bekantschaft — in der Anmerkung steht dafür »Correspondentz« — bey ehrlichen Leuten in grofsen Städten und an Fürstl. Höfen bewerben, unter deren Umschlag er seine abgeschickte Schreiben befördern lassen möge, sonderlich wenn er Gelter, Kleinodien (wiewol solche bey der Post anzunehmen verbohten) und andere wichtige Sachen zu übermachen hat, da dann eine sonderbahre Behutsamkeit und Vorsicht, an wen man schreibet, und wem man dergleichen vertrauen kan,

*) »Dependentzien«.

**) Geschichtliche Darstellung der Entwickelung des Postwesens in Bayern (in den Nachw. über den Betrieb der Königl. Bayr. Verkehrs-Anstalten).

erfordert wird.« Da es bei der Taxisschen Postverwaltung damals noch keine Fahrposten gab, sondern auf einzelnen gröfseren Kursen nur erst Kuriere in Chaisen oder Kaleschen befördert wurden, so erscheint die obige Angabe Stieler's glaubwürdig. Selbst in der im Jahre 1698 vom Kaiser Leopold bestätigten Reichs-Post-Ordnung ist von Beförderung werthvollerer Gegenstände, wie Gold, Silber, Kleinodien oder Geld noch nicht die Rede. Dagegen ist mehrfach betont, dafs die Postmeister nicht berechtigt seien, gröfsere Reise-Truhen oder 50 Pfund schwere Packsäcke anzunehmen, was sich nur auf die durchreisenden Kuriere beziehen kann; höchstens durfte eine Truhe angenommen werden, »auff dafs an Ort und Enden, wo mit dem Fahren nicht fortzukommen, selbiges ohne ruin der Post-Pferd auffgebunden und zu Pferd fortgebracht werden könne.«

Der Wirklichkeit entnommen, gewährt Stieler's Darstellung zugleich auch manche Einblicke in die Organisation des Reichs-Postwesens. So sind unter Anderem die verschiedenen Klassen der Beamten und Unterbeamten, wie Postmeister, Postschreiber, Postreiter, Läufer und Jungen, von denen die letzteren vielleicht schon in gröfseren Städten als Briefträger verwendet wurden, nebst ihren hauptsächlichsten Pflichten und Rechten aufgeführt.

Kaspar Stieler, der vielbewanderte patriotische Schriftsteller, verdient hiernach unter den frühzeitigsten Autoren der Postliteratur einen ehrenvollen Platz.

---

## 15. Geschichte und gegenwärtiger Stand unserer geographischen Kenntniss der Insel Madagascar.

Madagascar, weitaus die gröfste der dem afrikanischen Festlande benachbarten Inseln, wird von den seefahrenden Nationen Europas schon seit Jahrhunderten besucht, ist jedoch noch auffallend wenig bekannt und durchforscht; namentlich ist über das Innere des grofsen Eilandes Zuverlässiges bisher fast gar nicht in Erfahrung gebracht worden. Es ist daher eine dankenswerthe Aufgabe, welche sich ein englischer Missionär, Herr James Sibree jr., der die Insel durch längeren Aufenthalt aus eigener Anschauung kennt, gestellt hat, auf Grund der neuesten Forschungen über das Land alte Irrthümer zu berichtigen und in knappen Umrissen ein zutreffendes Bild über die Geschichte und den gegenwärtigen Stand unserer Kenntnifs des Landes zu entwerfen. Wir entnehmen aus der interessanten Darstellung des Herrn Sibree, welche in dem Oktoberheft der »*Proceedings of the Royal Geographical Society*« in London veröffentlicht worden ist, die nachstehenden Angaben:

Madagascar ist bereits lange vor den Europäern, welche die Insel seit etwa 380 Jahren kennen, von den Arabern, wahrscheinlich auch von indischen Kaufleuten aus Kutsch und Bombay besucht worden. Die ersteren haben nachhaltige Spuren ihrer Anwesenheit auf der Insel in der Sprache der madagassischen Stämme hinterlassen, welche zahlreiche Wörter, z. B. die Bezeichnungen für die Tage und Monate, sowie für astrologische oder religiöse Begriffe aus dem Arabischen entlehnt haben; ebendaher stammen auch mancherlei abergläubische Vorstellungen, welche sich den religiösen Anschauungen der Ureinwohner eingeprägt haben. Die arabischen Schriftsteller, welche sich mit der Insel beschäftigt haben, erwähnen sie unter verschiedenen Namen, wie Serandah, Chebona, Phelon, Zaledz, Dschesirat al Komr (Mondinsel). Noch andere Namen werden von älteren geographischen Schriftstellern Europas, darunter insbesondere der deutsche Hieronymus Megiserus, von welchem eine der ältesten Beschreibungen Madagascars (vom Jahre 1609) herrührt, aufgeführt; so wird das Mennthias des Ptolemäus, wie das Cerne des Plinius, welche mythischen Länder bereits von den Phöniziern besucht worden sein sollen, auf unsere Insel gedeutet. Wie dieselbe zu dem Namen

gekommen ist, den sie zur Zeit bei den europäischen Völkern führt, ist nicht klar zu erweisen; angeblich soll sich diese Bezeichnung durch Verstümmelung aus Magadoxo, dem Namen eines Häuptlings von dem afrikanischen Festlande, welcher zu irgend einer Zeit die Insel unterjocht hat, entwickelt haben. Unzweifelhaft rührt dieser Name, wie aus dem Klange hervorgeht, nicht von den Ureinwohnern her; in deren Sprache heifst die Insel Nosin-Dambo, sofern von einzelnen Theilen derselben die Rede ist, als Ganzes aber Isao sihetra isao (Alles dieses) oder Isao tantolo isao (Dies Ganze), womit die Einwohner nach einer den barbarischen Völkern häufig eigenen Vorstellung andeuten wollen, dafs ihr Land der Hauptplatz der Welt ist. Eine poetisch klingende, auch gelegentlich von den Eingeborenen gebrauchte Bezeichnung ist: Ny anivon ny riaka, d. i. das Land inmitten der steigenden Gewässer.

Den Europäern wurde die Insel zuerst durch den berühmten Venetianer Marco Polo im 13. Jahrhundert bekannt, welcher sie zwar nicht selbst besuchte, aber von ihr unter dem Namen Magaster oder Madeigascar hörte und berichtete. Seine Beschreibung pafst indefs nicht so sehr auf die Insel als auf die benachbarten Theile des Festlandes; wenigstens haben Elephanten und Giraffen, welche er unter den einheimischen Thieren aufführt, dort nie gewohnt. Dagegen haben neuere Forschungen seine Angaben über den fabelhaften Vogel Rock, dessen Heimat die Insel sein sollte, insofern bestätigt, als dort die fossilen Reste des Aepyornis, eines straufsartigen Vogels von riesiger Gröfse, aufgefunden worden sind.

Als der eigentliche Entdecker der Insel mufs ein portugiesischer Seemann, Fernando Soares, betrachtet werden, welcher als Unterbefehlshaber in der durch König Emanuel, unter Führung des Don Francisco de Almeida abgesandten Expedition, im Februar 1506 die Ostküste Madagascars auffand. Am Laurenziustage desselben Jahres entdeckte indefs auch ein anderer portugiesischer Führer, Soao Gomez d'Abren, die Westküste, welcher Umstand Veranlassung gab, nach einem damals allgemein üblichen Gebrauch, die Insel San Laurenzo zu taufen, ein Name, den sie auch über ein Jahrhundert hindurch allgemein geführt hat. Mit anderen portugiesischen Führern besuchte um diese Zeit auch der berühmte Indienfahrer Tristan da Cunba die Insel und entwarf die erste Karte derselben; in Folge dessen ist er von Camoens im zehnten Gesange seiner Lusiaden als ihr Entdecker gefeiert worden. Der Aufenthalt der Portugiesen auf Madagascar währte indefs nur kurze Zeit, da die wichtigeren, grofsen Besitzungen derselben in Indien, Süd-Amerika und Afrika ihre Kräfte völlig in Anspruch nahmen. Ihnen folgten für kurze Zeit die Holländer; denselben war jedoch der Aufenthalt so verhängnifsvoll, dafs Madagascar der Kirchhof der Holländer genannt wurde. Dauerhafter war der Verkehr, welchen die Franzosen, zuerst unter Heinrich IV., mit der Insel eröffnet haben; sie legten ihr sogar einen eigenen Namen, Isle Dauphiné, bei, welcher jedoch von keiner anderen Nation angenommen worden ist. Auch die Engländer haben sich für einige Zeit mit Kolonisationsplänen getragen; aus der Beschreibung des Landes von Richard Boothby, einem englischen Kaufmanne, erfahren wir, dafs Karl I. beabsichtigte, eine englische Kolonie auf Madagascar anzulegen und derselben in der Person des Pfalzgrafen Ruprecht einen Vicekönig zu geben. Der Ausbruch der Bürgerkriege vereitelte die Ausführung des Unternehmens. Keiner der genannten Nationen ist es indefs gelungen, dauernden Fufs auf der Insel zu fassen; selbst die Franzosen, welche am ausdauerndsten nach deren Besitz gestrebt haben, vermochten nur die beiden kleinen Inseln Ste. Marie im NO und Nosibé im NW in Besitz zu nehmen.

Was die Beschreibungen der Insel betrifft, so ist darüber, bis in die neueste Zeit hinein, wenig Tröstliches zu sagen. Der Küstenrand ist zwar im Allgemeinen seit längerer Zeit hinreichend bekannt, das Innere aber bis

in das letzte Jahrzehnt noch fast ganz undurchforscht geblieben. Das Meiste, was darüber, insbesondere von den französischen Reisenden, geschrieben worden ist, ist wenig besser als Dichtung. Dasselbe gilt von den Kartenwerken; obwohl einzelne derselben so sorgfältig und vollständig aufgenommen zu sein scheinen, wie Generalstabswerke der Neuzeit, so erweisen sich die Angaben auf denselben, wie Mr. Sibree beim Gebrauch einer als Muster geltenden englischen Karte aus neuerer Zeit zu seinem Schaden wahrgenommen hat, als durchaus unzuverlässig und meistens als wahre Phantasiegebilde.

Zuverlässige Kenntnifs über das Innere des Landes verdanken wir erst dem französischen Geographen Alfred Grandidier, welcher Madagascar in den Jahren 1865 bis 1870 durchforschte und eine genaue, wenn auch nicht in allen Theilen vollständige Generalkarte des Landes entworfen hat, die geeignet ist, eine sichere Grundlage für alle weiteren Forschungen zu bieten. Als wesentlichste Ergebnisse der Grandidier'schen Forschungen, welche derselbe aufser in jener Karte in einem umfangreichen, 28 Quartbände umfassenden, jetzt seiner Vollendung entgegengehenden Werke niedergeschrieben hat, lassen sich im Wesentlichen folgende Thatsachen anführen:

Eine bisher allgemein angenommene Centralkette, welche die ganze Insel von N nach S durchzieht, ist nicht vorhanden. Nach der Oberflächen-Beschaffenheit stellt sich vielmehr der Norden und die Mitte des Landes vorherrschend als Hoch- und Gebirgsland, der ganze Westen und vom 23. Grad südl. Breite an auch der Süden als Ebene und Niederung dar. So viel bis jetzt bekannt, wird die letztere von drei ganz regelmäfsig von N nach S laufenden Bergzügen durchschnitten, von denen der eine die beträchtliche Länge von etwa 600 (engl.) Meilen (962 km) hat. Ihrer geologischen Beschaffenheit nach gehören diese westlichen und südlichen Gegenden den Sekundärformationen an, wie durch die von Rev. J. Richardson dort gefundenen, mit Formen der englischen Neocom- und Oolith-Schichten verwandten Fossilien bestätigt wird. Gerade in diesen südlichen und westlichen Ebenen Madagascars, in welchen Grandidier u. A. die fossilen Ueberreste eines kleinen Flufspferdes, zweier Arten des Aepyornis, riesiger Schildkröten und anderer vorweltlicher Thiergeschlechter gefunden hat, sind von einer sorgfältigen Forschung noch wichtige Aufschlüsse für Geologie und Paläontologie zu erwarten. Viel weniger Hoffnung erregt in dieser Hinsicht, wie in der Natur der Sache begründet, das granitische Hochland. Dasselbe erhebt sich etwa 3 bis 5000 Fufs über den Meeresspiegel. Es besteht aus weiten, kahlen Moorflächen, die meist in hellrothem, gelegentlich auch hellbraunem Thon eingebettet sind, und wird nach allen Himmelsrichtungen hin von Höhenzügen durchsetzt, deren höchste Erhebungen aus Granit oder Basalt bestehen. In einzelnen Theilen des Gebietes, wie besonders in Imerina, nehmen diese Berggipfel häufig die Form mächtiger Felshöcker oder ungeheurer Burgen und Kirchen an. Die meiste Abwechselung in den Bergformen zeigen jedoch das Betsileo-Land im Süden und Ankarana im äufsersten Norden, wo sie sich als Thürme, Kuppeln, Pyramiden, schlanke Spitzen von der verschiedensten Gestalt und im buntesten Wechsel darstellen. Sehr bedeutende absolute Erhebungen kommen nirgends vor, da auch die Höhen von Ankaratra, fast im Mittelpunkt der Insel, noch unter 9000 Fufs (engl.) Seehöhe zurückbleiben.

Das Hochland wird ferner von einer Kette erloschener Vulkane in der Richtung von SO nach NW durchbrochen; vereinzelt finden sich deren allerdings auch im äufsersten Norden der Insel. Dieser Vulkangürtel erstreckt sich weit über die Grenzen des heutigen Madagascar hinaus, nämlich bis zu den Komoren im NW und den Mascarenen im O, und es verdient Beachtung, dafs an beiden Endpunkten die Vulkane noch in voller Thätigkeit sind, während sich das Vorhandensein des unterirdischen Feuers auf Madagascar nur in

den zahlreichen heifsen Quellen wie in den häufigen, alljährlich wiederkehrenden Erdbeben zu erkennen giebt.

Eine weitere interessante Thatsache, deren Kenntnifs wir dem Grandidier'schen Werke verdanken, ist das Vorhandensein eines fast ununterbrochenen Waldgürtels um die ganze Insel, der nur an einem Punkte der NW-Küste eine Oeffnung zeigt; an dieser Stelle laufen die Enden des Gürtels etwa 100 (engl.) Meilen (161 km) weit neben einander hin und lassen zwischen sich eine Oeffnung von etwa 70 Meilen (113 km). An der Ostseite theilt sich dieser Gürtel, um die waldfreien, schmalen Gebiete von Ankoy und Antsihanaka einzuschliefsen. Die Breite des Gürtels beträgt im Durchschnitt 15 Meilen, im N, wo sie am bedeutendsten ist, 40 Meilen (engl. oder etwa 64 km).

Seit Grandidier die Anregung zur wissenschaftlichen Erforschung der Insel gegeben hat, ist ein reges Streben wahrgenommen worden, die noch vorhandenen Lücken seiner Beobachtungen auszufüllen. Ein besonderes Verdienst hierbei gebührt den Missionären, meist englischer oder amerikanischer Nationalität; es seien hier nur die Rev. Mullens und Johnson erwähnt; beide haben Karten entworfen, welche auf der Basis des Grandidier'schen Werkes die Ergebnifs der allerneuesten Forschungen zusammenfassen. Die Johnson'sche Karte ist übrigens in der Druckerei der Missionsgesellschaft zu Antananarino von Eingeborenen lithographisch hergestellt.

Trotz dieser wesentlichen Bereicherung unserer Kenntnifs der Insel fehlt doch noch Viel, ehe wir uns ein vollständiges und richtiges Bild von derselben werden machen können. Insbesondere sind die Umrisse der granitischen Hochlandsgegenden noch sehr unbestimmt; ebenso auch fehlt es an der näheren Kenntnifs der Verhältnisse, unter denen die Erhebung aus dem Niederlande erfolgt. So weit das vorhandene Material reicht, ist indefs zu erkennen, dafs genau westlich von der Landeshauptstadt sich eine schüsselartige Einsenkung befindet, ähnlich wie im südlichen Theile des afrikanischen Festlandes. Die Flüsse aus den höher gelegenen Gegenden stürzen daher durch tiefe Thalschluchten dem Meere zu, und viele der grofsen Reis-Ebenen in Imerina und Betsileo sind augenscheinlich vor nicht zu langer Zeit noch die Betten grofser Seebecken gewesen.

Zum Schlusse mögen noch einige Worte über die Ortschaftsnamen auf der Insel gestattet sein. Wie natürlich, bietet der Küstenrand und das Innere in dieser Beziehung einen grofsen Gegensatz; der erstere weist vorwiegend europäische, letzteres nur Namen in den Sprachen der Eingeborenen auf. Im westlichen Theile von Madagascar, hierin in dem Gebiete der Sakalara-Stämme, herrscht eine grofse Unsicherheit, da die dort sefshaften Völker die auch bei manchen Stämmen der Südsee-Inseln geübte Sitte befolgen, solche Worte und Sylben von dem gewöhnlichen Gebrauch auszuschliefsen, die ganz oder theilweise den Namen ihrer Häuptlinge bilden. Anders liegen die Verhältnisse im Osten und in der Mitte, wo dies Herkommen nicht besteht. Jedenfalls werden hier die Ortschaftsnamen später ein sehr ergiebiges Feld für die historische Forschung über die Besiedelung des Landes darbieten. Auffallend ist die Uebereinstimmung, welche die konstanten Ortschaftsnamen in ihrer Bildung mit den europäischen Namen zeigen; da giebt es Sonnenlehnen (Ambohibemasoandro), Ochsenfurt (Ampitanomby), Heiligenstadt (Ambohimasina), Rothau (Antanimena), Schwarzwasser (Onimainty), Steinbrücke, Steinheim u. s. w., besonders aber viele Königs- und Prinzenstädte.

Von den europäischen Sprachen sind unter den Ortschaftsnamen im Küstengebiet besonders zahlreich das Portugiesische aus der frühesten Zeit und das Englische vertreten. Das Französische erhält sich in den Namen St. Dauphin im SO, der Insel Ste. Marie Louisbourg und einiger anderer Punkte. Nicht ohne Interesse ist es, wie sich die Eingeborenen einzelne europäische Ortsnamen mundgerecht umgewandelt haben. So ist z. B. San Tomaso zu Toamasina, Fort Dauphin in Faradofay geworden.

# II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Ein Beitrag zur Geschichte der Briefaufschriften. Der Director der Sammlungen des Königlichen Kunstgewerbe-Museums in Berlin theilt uns nachstehende Thatsachen mit:

»Im Gewerbe-Museum erhielten wir richtig eine Sendung aus Spanien, adressirt:

*Señor W. Romigo*
*Gratzen Str.* 120
*Musée industriel.*

Dies ist entstanden aus dem Kopfe unserer Briefbogen, welcher als Sitz des Museums angiebt:

Berlin W., Königsgrätzer Str. 120.

Ein Brief aus Rom mit der Aufschrift:

*Onorevole Signore*
*il Sig. Gesellschap Pittore Istorico*
*al Museo dei lavori publici.*

geht an den Präses der historischen Gesellschaft, Dr. Böhm, von dort an mich etc. Aber beide kommen an.«

Wir verzeichnen diese Thatsachen mit Vergnügen als einen neuen Beweis von der Findigkeit, mit welcher die Beamten unserer Stadtpost selbst schwer verständliche Briefaufschriften auszudeuten und an den richtigen Mann zu bringen wissen.

---

Flaschenpost. Von S. M. S. »Hansa«, Korv.-Kapt. Heusner, wurde auf der Reise von Sabanilla nach St. Thomas am 24. April 1879 in 15° 44,8' N. Br. und 72° 53' W. Lg. eine Flasche mit einem für solche Zwecke gebräuchlichen Zettel über Bord geworfen. Diese Flasche wurde von einem Manne, Namens J. M. Martinez, an der S.-O.-Küste von Yukatan, in der Nähe der Spitze Ynan, gegenüber der Südspitze der Insel Cozumel, am 7. November 1879 am Strande aufgefunden; sie war mit etwas Sand bedeckt und noch gut verkorkt. Danach hat diese Flasche in 197 Tagen, wenn sie nicht schon längere Zeit am Strande gelegen hat, einen Weg von ungefähr 305 Seemeilen zurückgelegt, mithin in 24 Stunden ungefähr 15,5 Seemeilen oder 0,6 Seemeile in der Stunde.

(Ann. d. Hydr. u. Marit. Meteorologie.)

---

Der Postverkehr in Chicago ist während der letzten Jahre so gewachsen, dafs das Postamt daselbst nächst demjenigen in New-York in den Vereinigten Staaten von Amerika die höchste Einnahme aufzuweisen und demzufolge das Postamt in Philadelphia, welches bisher die zweite Stelle einnahm, überflügelt hat. Nach den bei der amerikanischen Postverwaltung für das mit dem 30. Juni 1879 abgelaufene Rechnungsjahr bewirkten Feststellungen ist die Reihenfolge der Postämter hinsichtlich ihrer Einnahmen folgende: New-York 2 998 995 Doll., Chicago 1 080 308 Doll., Philadelphia 1 057 567 Doll., Boston 1 028 660 Doll. Hierauf folgt gleich St. Louis mit 500 000 Doll. Die Einnahmen des Postamts in Chicago sind gröfser als die Einnahmen bei den Postämtern in den Staaten Tennessee, Arkansas, Missouri, Georgia und West-Virginia zusammen genommen.

---

Französisches Kabelschiff. Einer in der »*Revue des Postes et Télégraphes*« enthaltenen Mittheilung zufolge hat die französische Regierung ein zur Legung unterseeischer Kabel bestimmtes Schiff »*la Charente*« ausrüsten lassen, dessen oberste Leitung einem bisherigen Marine-Offizier, Mr. Dufour, vom 1. Januar 1880 ab durch Erlafs des Herrn Ministers der Posten und Telegraphen übertragen worden ist.

---

Alexander v. Humboldt über das erste transatlantische Kabel. Durch die Güte des Herrn Professors Boettger in Dessau sind wir in den Stand gesetzt, den nachfolgenden Brief Alexander v. Humboldt's der Oeffentlichkeit zu übergeben, dessen Inhalt Zeugnifs ablegt von der geistesfrischen Theilnahme, mit welcher der greise Gelehrte das Projekt der Legung des transatlantischen Kabels zwischen Europa und Amerika verfolgt hat.

»Ich bin noch bei Ihnen, verehrter Herr Professor, in schwerer Schuld. Nur wer meine Lebensweise kennt und die nicht zu bewältigende Masse von Briefen, die mir im Jahre zukommen, ist zur Nachsicht geneigt. Die Ihrige habe ich fast ein Jahr auf die Probe gestellt, und ich erflehe sie heute aus vollem Herzen. Sie haben eine vortreffliche deutsche Ausgabe des trefflichen, freilich etwas unvollständigen Buches meines Freundes Maury geliefert mit Karten, die die des Originals weit übertreffen. Mein Verkehr mit Maury ist seit vielen Jahren ein so lebhafter, als ich ein grofses Interesse an Strömungen, Meerestemperatur und Werkzeugen der Sondirungen nehme. Eine herrliche Bestätigung der von Maury veranlafsten Sondirungsresultate hat jetzt eben die vollendete Sondirung für das *Telegraphic Whire* von St. John in Neu-Fundland bis Valentin-Bay in Irland durch Lieut. Berryman gegeben. Morse schickt mir eben eine 15 Fufs lange Sondirungskarte und versichert, dafs der Telegraph in weniger als einem Jahre zur Verbindung beider Continente brauchbar fertig sein werde. »*There will be a possibility*«, schreibt mir der Telegraphen-Morse (London, 7. Oct.), »*to send you in less than one year a despatch from my home on the Hudson River to Potsdam in less than 5 minutes of time. I look with sanguine hope to this consummation.*«

Die Länge der Sondirungslinie von Neu-Fundland bis Irland ist

1640 nautical miles

jede zu 5710 Par. Fufs. Die gröfste gefundene Tiefe war 2070 fathoms ($2\frac{1}{3}$ miles), etwa 833 miles westl. von Irland und 807 miles östlich von Neu-Fundland. Die gröfsten Strecken hatten 1200 fathoms = 7200 Fufs Tiefe. Ich glaube, dafs diese Resultate Sie interessiren werden. Morse schickt mir auch Proben des Meeresbodens, nirgends Felsen. Ehrenberg hat schon früher lebendige Polythalamen in grofsen Meerestiefen mikroskopisch aufgefunden.

Ihre eigenen schönen geodätischen Arbeiten des Ländchens Rudolstadt und eines Theils des Thür. Waldgebirges waren mir schon bekannt.

Potsdam, d. 26. Oct. 1856.

Mit der ausgezeichnetsten Hochachtung

Ew. Wohlgeboren

gehorsamster

A. Humboldt.«

---

Elektrische Beleuchtung auf Seeschiffen. In Barrow-in-Furnefs wird für den transatlantischen Verkehr der Inman-Linie, welche durch ihre grofsen und prächtigen, hauptsächlich dem Auswanderungsverkehr dienenden Schiffe bekannt ist, gegenwärtig ein Schiff gebaut, das nächst dem »Great Eastern« das gröfste Dampfschiff der Welt zu werden verspricht und 8300 Tonnen Last fassen wird. Es wird mit Maschinen von zusammen 8500 Pferdekräften, 3 Dampfschloten und 4 Masten ausgerüstet. Die Geschwindigkeit des Schiffes, welches den Namen »City of Rome« erhalten soll, ist auf 16 bis 17 Knoten in der Stunde berechnet. Auf die Ausstattung der zur Aufnahme der Reisenden bestimmten Räume wird die gröfste Sorgfalt verwendet werden; es sollen hierbei mehrere neue Erfindungen zur Anwendung kommen. Unter anderem wird die Erleuchtung des Schiffes durch elektrisches Licht bewirkt werden, welches übrigens bereits auf einem anderen Schiffe derselben Linie, der »City of Berlin« versuchsweise eingeführt worden ist und

sich vorzüglich bewährt hat. Für die Bequemlichkeit der Zwischendeck-Passagiere wird durch Herstellung kleinerer Kojen gesorgt werden, so dafs es nicht mehr nöthig sein wird, eine gröfsere Zahl dieser Klasse von Reisenden in einem Raume unterzubringen. Die »City of Rome« wird aus Eisen gebaut und soll im Anfang des Jahres 1881 in den Dienst gestellt werden. (Times.)

---

Dr. Werner Siemens über elektrische Eisenbahnen. In der ersten öffentlichen Sitzung des Elektrotechnischen Vereins vom 27. Januar d. J. hielt Herr Dr. Werner Siemens einen ausführlichen, durch Zeichnungen unterstützten Vortrag über elektrische Eisenbahnen. Nach einem Rückblick auf die Bemühungen, welche bereits seit längerer Zeit auf die Verwerthung der Elektrizität zu Transportzwecken gerichtet waren, wies der Vortragende nach, wie durch die von ihm im Jahre 1867 konstruirte dynamo-elektrische Maschine die bis dahin festgehaltene Meinung, dafs die Elektrizität nur für schwache Kraftleistungen brauchbar sei, thatsächlich widerlegt und zu den mannigfaltigsten Anwendungen der Kraftübertragung auf elektrischem Wege die Bahn gebrochen wurde. Durch die erheblichen Verbesserungen, welche die dynamo-elektrische Maschine inzwischen durch Paccinotti, Gramme und v. Hefner-Alteneck erfahren hat, ist sie zu einem Instrumente vervollkommnet worden, welches die Uebertragung von Kräften bis zu einem Betrage von 50 bis 60 pCt. der aufgewendeten Kraft ermöglicht.

Vermöge zweier mittelgrofser dynamoelektrischer Maschinen, von denen die eine durch Dampfkraft in konstante Rotation versetzt wurde, während die andere auf einem kleinen Wagengestell sich befand, ist die allen Besuchern der Berliner Gewerbe-Ausstellung des Jahres 1879 bekannte elektrische Eisenbahn in Betrieb gesetzt worden, auf welcher im Laufe des Sommers etwa 100 000 Personen auf etwa 300 Meter Entfernung befördert worden sind. Hiernach darf es als erwiesen angesehen werden, dafs die Elektrizität mit Vortheil zur Beförderung von Lasten auf Schienen angewendet werden kann. Auf diese Erfahrung gestützt, entwickelte der Vortragende drei Vorschläge, von denen der erste, die elektrische Post, die Beförderung von Briefen und anderen Korrespondenz-Gegenständen auf gröfsere Entfernungen, als bei der Rohrpost zu überwinden sind, der zweite die Anlage elektrischer Hochbahnen zur Entlastung des grofsstädtischen Strafsenverkehrs, der dritte endlich die Ueberwindung steiler Anstiege vermöge elektrischer Vorspann- oder Relaisdienste bezweckt.

Wir behalten uns vor, auf diese Vorschläge zurückzukommen, sobald der Vortrag des Herrn Dr. W. Siemens in der Zeitschrift des Elektrotechnischen Vereins in seinem Wortlaute und mit den Abbildungen, die ihn erläuterten, wiedergegeben sein wird.

---

Die neue geographische Gesellschaft in Tokio, deren Gründung wir in No. 24 des Archivs für 1879 mitgetheilt haben, hat am 31. Juli eine Sitzung gehalten, an welcher die Kaiserlichen Prinzen Kita Schirakawa und Higaschi Fuschimi, ferner 37 Mitglieder und 19 Offiziere des japanischen Kriegsschiffes »Seiki« theilgenommen haben. Zwei Schriften gelangten zur Verlesung. Die erste enthielt Aufzeichnungen über eine Reise in Liaotong, welches nach Angabe des Verfassers einen Theil der Provinz von Schun-tschin-Schun im Süden der Mandschurei ausmacht und seinen Namen dem nördlich von dem Golfe von Petcheli gelegenen Golfe von Liaotong giebt. Die sorgfältig aus-

gearbeitete Abhandlung beschäftigt sich mit der geographischen Eintheilung des Landes, dem Klima, der Bevölkerung, einer historischen Skizze, der Sprache und den Sitten der Einwohner, den Erzeugnissen und den Verkehrsmitteln. Die zweite Schrift handelte von der alten Eintheilung des chinesischen Reiches und Central-Afrikas unter der Yuen-Dynastie. In dieser Arbeit finden sich werthvolle statistische Daten; beigefügt war ihr eine lithographirte Karte, welche gleichfalls vom Verfasser entworfen worden war und deren Original der Gesellschaft vorgelegt wurde. Die beiden Abhandlungen bilden den zweiten Band der Jahresberichte der Gesellschaft.

(Deutsche Rundschau f. Geogr. u. Stat.)

---

Zeitungsredaktionen auf Eisenbahnzügen. Nach einer durch die öffentlichen Blätter gehenden Notiz soll auf der Pacificbahn täglich eine besondere Zeitung erscheinen, welche während der Fahrt in zwei nach Art unserer Bahn-Postwagen eingerichteten Räumen gesetzt und gedruckt wird. Diese Mittheilung ist indessen nach den an ortskundiger Stelle eingezogenen Erkundigungen nicht begründet. Abgesehen davon, dafs der Personenverkehr auf der genannten Bahn keineswegs so stark ist, um ein derartiges Unternehmen lebensfähig zu machen, so liegt auch ein wirkliches Bedürfnifs zu einer solchen, unverhältnifsmäfsig kostspieligen Einrichtung thatsächlich nicht vor, da die Reisenden während der Fahrt mit Zeitungen neueren Datums durch einen in jedem Eisenbahnzuge befindlichen Händler versorgt werden. Diese Händler beschaffen von den an der Strecke gelegenen gröfseren Orten die Zeitungen und tauschen dieselben, da die Bahn eingeleisig ist, an den für die entgegen kommenden Züge bestimmten Kreuzungspunkten gegenseitig aus. Dem Vernehmen nach gehören die Händler zu einer über das Land verbreiteten Gesellschaft, welcher von den Eisenbahnverwaltungen für die Reisen der Bediensteten und deren Reisegepäck bedeutende Ermäfsigungen zugestanden sind.

---

Verwendung des Glases zum Bau von Eisenbahnen. Der Besitzer der Dresdener Glasfabrik, Friedrich Siemens, hat neuerdings Schwellen für Pferdeisenbahnen von gehärtetem Glas herstellen lassen, welche im August 1879 auf einem Stück der North Metropolitan Tramway Line in High-Street versuchsweise zur Verwendung gelangt sind und sich dabei als hinreichend widerstandsfähig und brauchbar erwiesen haben. Bei dem Interesse, welches diese für das Verkehrswesen wichtige Erfindung in Anspruch nimmt, möge hier die Mittheilung Platz finden, welche Herr Siemens selbst über die Glasschwellen veröffentlicht: »Der Pferdebahnverkehr in obiger Strafse ist sehr lebhaft, aufserdem haben beinahe täglich Strafsenlokomotiven mit mehreren Lastwagen bis zu 300 Ctr. Ladung das mit Glasschwellen gelegte Geleis rechtwinklig überfahren, ohne dafs den Schwellen irgend ein Schaden zugefügt worden wäre; das mit Glasschwellen gelegte Geleis hat bis heute in jeder Beziehung, namentlich rücksichtlich seiner Festigkeit und Elastizität den zu stellenden Anforderungen entsprochen und die gehegten Erwartungen vollkommen erfüllt. Die Hartglasschwellen sind Langschwellen *(Long-Sleepers)*, auf denen die eigentliche Eisen- bezw. Stahlschiene reitet, indem sie den Kopf der Schwelle umspannt. Die Glasschwellen sind 925 mm lang, 150 mm hoch und 90 mm breit. Der Stofs der Schwellen ist wiederum auf Hartglasplatten gelagert von 30 mm Dicke, 270 mm Länge und 125 mm Breite

(die Befestigung der Schienen auf den Glasschwellen erfolgt durch die Schwelle umspannende Schraubzwingen). Die zunächst mit nach meinem neuen Verfahren hergestellten Glasplatten vorgenommenen Festigkeitsversuche ergaben derart günstige Resultate, dafs dieselben zur Herstellung der Pferdebahnschwellen ermuthigten. Die Versuche wurden von den Herren Kircaldy und Henderson in London ausgeführt und zwar mit quadratischen Hartglasplatten von 240 mm Seitenlänge und 30 mm Dicke, aus Glas, wie ich dasselbe zur Herstellung von Flaschen benutze. Die Platten wurden auf eine 250 mm hohe Kreisunterlage gebracht, ein Stück Eisenbahnschiene darüber gelegt und zwischen Kies und Glas eine 3 mm dicke Holzschicht eingeschalten. Auf den Kopf der Schiene liefs man ein Gewicht von 450 kg (9 Centner) frei fallen und zwar von 1 m angefangen, von halbem zu halbem Meter. Die Hartglasplatte hielt den freien Fall des Gewichtes von 6 m Höhe aus, ohne zu zerbrechen, während bei letzterer Fallhöhe die aufgelegte Schiene aus Eisen zersprang. Eine quadratische Gufseisenplatte von 240 mm Seitenlänge zerbrach unter gleichen Verhältnissen schon bei einer Fallhöhe von nur 3 m, bei einer Dicke von 13 mm. Mittheilungen über die Methode der Herstellung derartiger Glaskörper zu geben, ist mir vor der Hand noch nicht möglich der ausländischen Patente wegen. Ich bemerke nur, dafs der Herstellungsprozefs dieser Hartglasgegenstände auf vollkommen anderen Prinzipien beruht, als mein Prefshartverfahren und als der de la Bastie'sche Härtungsprozefs, der mit so schweren und irregulär geformten Glaskörpern gar nicht ausgeführt werden kann. Was den praktischen Werth der Verwendung von Hartglas für obige oder ähnliche Zwecke anlangt, so erscheint dieselbe für den Augenblick kühn, allein die Resultate, die mit den bis jetzt immerhin noch unvollkommenen Hülfsmitteln erzielt wurden, berechtigen zu den besten Hoffnungen. Vor dem Royal Iron und Steel Institute sprach in der diesjährigen Septembersitzung in Liverpool der für Eisenbahnunterbau dort sehr geschätzte Ingenieur Mr. C. Wood aus Middlesborough über die Verwendung von Hartglas zu obigen und ähnlichen Zwecken, gestützt auf die angestellten theoretischen und praktischen Beobachtungen. Sein Urtheil lautet sehr günstig. Die Eisen- und Stahlfabrikanten sind jedenfalls sehr interessirt für ein neues Material, welches vermöge seiner Eigenschaften dem erst neuerdings für den Eisenbahnunterbau als Ersatz für Holz adoptirten Eisen mit Erfolg Konkurrenz machen könnte. Mr. Wood, der selbst ein eigenes System für eisernen Unterbau (Schmiedeeisen) sich für England patentiren liefs, schlofs seinen Vortrag mit den Worten: »Wir müssen uns daran gewöhnen, alle neuen Erscheinungen mit vorurtheilsfreiem Auge anzusehen, da wir wissen, dafs die Bemühungen eines Einzelnen, eine gute Sache zu verurtheilen, gewöhnlich auf sein eigenes Haupt zurückfallen. Die Welt hat Raum genug für uns Alle«. Beziehentlich des Preises derartiger Hartglasartikel steht es aufser Zweifel, dafs derselbe mit dem des Eisens bezw. Holzes bei fabrikmäfsig eingerichtetem Betriebe, unter Verwendung meiner kontinuirlichen Glasschmelzwannen, wird Schritt halten können«.

---

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 5. Berlin, 30. Januar 1880.

Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1880—81. (Schlufs.) — Personalnachrichten. — Betriebswesen. (Stempelung der Geldpostkarten. Bezeichnung der Brieffächer in den Eisenbahnpostwagen. Weihnachtspackete ohne Aufschrift in Hamburg). — Der elektrotechnische Verein. — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter.

2) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. Jena 1880. 1. Band. 1. Heft.

Die Tarifreform im deutschen Reiche nach dem Gesetze vom 15. Juli 1879. — Literatur. — Nationalökonomische Gesetzgebung. — Miszellen. — Die periodische Presse des Auslandes und Deutschlands.

3) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 4. Januar 1880.

Ostwärts. Von Alfred Wäldler. (Schlufs). — Auf dem blauen Flusse. Von H. Scheube. (Schlufs). — Moderne Kanalprojekte. Von F. Birgham. — Die Diamantfelder in Südafrika. — Der Basalt. Von Ingenieur E. Hammer III. — Die Bermudainseln. Von Gustav Lening. (Fortsetzung). — Die Jamunder. Von Th. Noack. — Alexander Forrest's Reise in Nordwestaustralien. Mitgetheilt von H. Greffrath. — Amsterdam. — Miszellen.

4) **Gäa.** Natur und Leben. 1. Heft. 1880.

Anleitung zur Durchmusterung des Himmels. Von Dr. Hermann J. Klein. — Die Marschenbildungen. Von Dr. Ferdinand Senft. — Ph. von Jolly's Untersuchungen über die Veränderlichkeit in der Zusammensetzung der atmosphärischen Luft. — Die westsibirische Expedition des Vereins für die deutsche Nordpolfahrt. — Das Bohrloch in der Nähe des Irrenhauses von St. Louis, Missouri. Von Dr. J. H. Thomassen. — Astronomischer Kalender für den Monat Mai 1880. — Anleitung zum Gebrauche des astronomischen Kalenders. Von Dr. Hermann J. Klein. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

5) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, Januar 1880. 1. Heft.

Unser Ziel. — Vereinsangelegenheiten: Sitzungsbericht der konstituirenden Versammlung vom 20. Dezember 1879; Satzungen des Vereins; Mitgliederverzeichnifs. — Dr. Werner Siemens, die Elektrizität im Dienste des Lebens. — Abhandlungen: Dr. K. Ed. Zetzsche, über elektrische Auslösungen mit bedingter Einlösung. — Kleine Mittheilungen. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

6) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal télégraphique.** IV. Vol. No. 25.

Revue télégraphique de 1879. — Détermination de la conductibilité des diélectrique par la perte de charge. — Le téléphone en ville (telephone exchanger). — Théorie du relais de M. d'Arlincourt. — L'electrotechnische Verein. — Un mot de rectification. — Sommaire bibliographique. — Nouvelles.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 168.

Inaugural Address, by William Henry Preece, President of the Society of Telegraph Engineers. — A liquid voltaic arc. — A system of electrical Storage.

**L'Electricité.** 3e Série. No. 3.

La vérité sur la lumière Edison. — La salle téléphonique de New-York. — Progrès de la Téléphonie. — La Lampe Edison.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DER DEUTSCHEN REICHS-POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER KAISERLICHEN POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

**No. 4.** BERLIN, FEBRUAR. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 16. Das belgische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1877.*)

Die Organisation der belgischen Verkehrsanstalten ist in Gemäfsheit Königlichen Erlasses vom 15. November 1877 dahin geändert worden, dafs die Post- und Telegraphenverwaltung, welche bisher mit der Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen zu einer Abtheilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten vereinigt war, in Anbetracht der wachsenden Wichtigkeit dieser verschiedenen Dienstzweige, von der Eisenbahnverwaltung getrennt worden ist.

Die Post- und Telegraphenverwaltung wird gegenwärtig unter unmittelbarer Oberleitung des Ministers von einem Generaldirector geführt. Die Centralverwaltung umfafst zwei besondere Directionen, eine für den Postdienst, die andere für die Telegraphie; ein Generalinspector ist mit der Oberaufsicht beider Dienstzweige betraut. Nach Ermessen des Ministers kann unter Vorsitz desselben ein Rath, bestehend aus dem Generalsekretär des Ministeriums als Vicepräsidenten, dem Generaldirector, dem Generalinspector und den beiden Directoren zur Begutachtung dienstlicher Angelegenheiten zusammentreten. Die Beförderungsvorschläge werden diesem Kollegium regelmäfsig unterbreitet.

Die neuen organischen Regeln, sowie die zugehörigen ministeriellen Bestimmungen sind in dem Verwaltungs-Reglement vom 15. März 1878 veröffentlicht, welches — an Stelle der in grofser Anzahl vorhanden gewesenen

*) Rapport présenté aux chambres législatives par Mr. le Ministre des Travaux publics.

Einzelbestimmungen — Alles umfafst, was die Organisation beider Dienstzweige betrifft. Dieses Reglement ist am 8. April 1878 in Kraft getreten.

I. Postverwaltung.

»Der Postdienst wird durch eine grofse Anzahl allmählich abgeänderter oder theilweise aufgehobener Gesetze, von denen einige bis zum vorigen Jahrhundert zurückreichen, geregelt.

Diese Bestimmungen bilden ein ungereimtes Ganzes, ihre Anwendung ruft häufig Unsicherheiten und Schwierigkeiten hervor.

Heute scheint der Postdienst, Dank seiner wichtigen Reformen und fortschreitenden Ausdehnungen, auf endgültigen Grundlagen konstituirt werden zu können, so dafs der Augenblick zur Revision und Kodifikation der postalischen Gesetzgebung gekommen ist.«

Mit diesen Worten beginnen die Motive eines neuen, der Kammer unterm 13. Dezember 1877 übergebenen Entwurfs zum Postgesetze, welches an die Stelle aller besonderen, die Brief- und die Fahrpost betreffenden Gesetze treten soll.

Durch die vorgeschlagene Kodifizirung würde dem Publikum eine einheitliche Gesetzgebung innerhalb des Postwesens, sowie die Anwendung einheitlicher Versendungsbedingungen für die Gesammtheit der Korrespondenz gesichert werden. Aufserdem enthält der Gesetzentwurf verschiedene Neuerungen, welche entweder eine weitere Ausdehnung der dem Publikum seitens der Post bereits gewährten Erleichterungen, oder eine vollständigere Gleichstellung der internen mit den Vereinsbestimmungen bezweckt.

Wenden wir uns nunmehr zur Betrachtung der Verkehrs-Statistik, so stellt sich heraus, dafs ungeachtet der Fortdauer der industriellen und kommerziellen Krise in allen Ländern Europas die Gesammtzahl der im Jahre 1877 in Belgien beförderten Briefsendungen auf 188 871 569 gestiegen ist, was gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 5 592 188 Stück (3,05 pCt.) ergiebt. Im Inlande, sowie im Verkehr nach und vom Auslande sind im Jahre 1877 ungefähr 54 371 000 gewöhnliche Briefe befördert worden. Zum ersten Male finden wir in dem Jahresbericht der belgischen Verwaltung eine vergleichende Statistik des Briefverkehrs und der Volksbildung, nach den einzelnen Provinzen des Königreichs geordnet.

| In den Provinzen entfielen auf den Einwohner Briefe | | Dagegen ergab sich nach Mafsgabe der bei der Aushebung ermittelten Bildung der Rekruten folgende Reihenfolge der Provinzen |
|---|---|---|
| Brabant | 15,84 | 5 |
| Antwerpen | 12,93 | 3 |
| Lüttich | 11,76 | 6 |
| Namur | 10,72 | 2 |
| Hennegau | 9,09 | 8 |
| Luxemburg | 8,90 | 1 |
| Limburg | 6,99 | 4 |
| West-Flandern | 6,31 | 7 |
| Ost-Flandern | 6,00 | 9 |

Aus dieser Uebersicht erhellt, dafs die Volksbildung, im Vergleich mit der Entwickelung des Handels und Gewerbefleifses, nur einen untergeordneten Einflufs auf den Briefverkehr ausübt.

Unter der Gesammtzahl der Briefe nach Belgien befanden sich ungefähr 532 000 unfrankirte oder unzureichend frankirte, mithin noch nicht 1 pCt. Die Frankirung ist also nahezu Gewohnheit des Publikums geworden.

Die Zahl der Einschreibsendungen, welche im Jahre 1876 nahezu unverändert geblieben war, hat im letzten Jahre 331 762 im inneren Verkehr, oder 11 455 Stück mehr, betragen. Aus den Einschreibgebühren von 20 Centimen für jede einzelne Sendung ist eine Einnahme von Fr. 66 352,40 erzielt worden. Ein einziger Einschreibbrief ist im Jahre 1877 in Belgien verloren gegangen. Drei derartige aus Belgien herrührende Sendungen sind im Auslande in Verlust gerathen.

Für Briefe mit Werthangabe sind im Allgemeinen die Bestimmun-

gen des Gesetzes vom 29. April 1868 mafsgebend geblieben, jedoch ist die Versicherungsgebühr nach und nach ermäfsigt worden. Seit der am 1. Juni 1873 eingetretenen Ermäfsigung von 50 auf 20 Centimen für je 1000 Fr. war eine beträchtliche Steigerung des angegebenen Werthbetrages im inneren Verkehr des Königreichs festgestellt worden. Die Durchschnittssumme des versicherten Betrages für einen Brief ist von 595 Fr. aus den ersten fünf Monaten des Jahres 1873 auf 789 Fr. in den letzten sieben Monaten desselben Jahres gestiegen; im Jahre 1874 hat sie 836 Fr. betragen. Die nächstfolgenden Jahre zeigen geringere Veränderungen, nämlich:

| | |
|---|---|
| 1875 . . . . | 886 Fr., |
| 1876 . . . . | 862 Fr., |
| 1877 . . . . | 873 Fr. |

Die Zahl der Briefe mit Werthangabe, welche in den Jahren 1873/74 beträchtlich gestiegen war, ist in den folgenden Jahren auf das normale Mafs zurückgekehrt. Aus den Versicherungsgebühren im inneren belgischen Verkehr ist eine Einnahme von Fr. 95 472,10 erzielt worden.

In Verlust geriethen 8 derartige Sendungen im Werthe von zusammen Fr. 8 411,30, davon wurden durch die Staatskasse gedeckt Fr. 6 711,30 (7,02 pCt. der erhobenen Versicherungsgebühr). Im internationalen Geldbriefverkehr, der sich auf 80 832 Briefe mit einem angegebenen Gesammtwerth von Francs 68 442 261,28 belief, ist kein Verlustfall vorgekommen.

Die Zahl der Postkarten im inneren Verkehr ist

von 8 893 340 im Jahre 1876,
auf 10 031 658 - - 1877,

mithin um 12,80 pCt. gestiegen.

Die Einnahme aus dem Verkauf dieser Karten betrug Fr. 512 272,50. Die Vermehrung der Briefe im internationalen Verkehr bezifferte sich auf:

3,65 pCt. im Jahre 1874,
4,81 pCt. - - 1875,
3,60 pCt. - - 1876,
2,08 pCt. - - 1877.

Dieser Rückgang erklärt sich dadurch, dafs die Postkarten seit dem Inkrafttreten des Berner Postvertrages vom 9. Oktober 1874 einen beträchtlichen Aufschwung erfahren haben. Briefe und Postkarten des internationalen Verkehrs zusammengerechnet lassen eine Vermehrung der Korrespondenz um 4,78 pCt. gegen das Vorjahr erkennen. Immerhin wird nicht in Abrede gestellt werden können, dafs der Niedergang der Geschäfte die Wirkung der Tarifermäfsigungen beeinträchtigt hat.

Auf den Kopf der Einwohner kamen im Jahre 1877 durchschnittlich 15,67 Briefe, gegen 9,42 im Jahre 1869; die Zunahme ist bedeutender, als nahezu in irgend einem anderen Lande.

Eine Verminderung ergeben von den verschiedenen Versendungsgegenständen des inneren Verkehrs einzig und allein die Drucksachen, mit Ausschlufs der Zeitungen. Diese bereits im Vorjahre festgestellte Thatsache ist ebenfalls eine Folge des Niederganges der Geschäfte. Die Abnahme hat betragen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1875/76 | 1 578 000 Stück | oder | 6,13 pCt., |
| 1877 | 7 907 000 - | - | 7,25 pCt. |

Die Versendung von Zeitungen im Inlande hat um 4,48 pCt. zugenommen.

Für Waarenproben ist das Porto von 10 auf 5 Centimen für je 100 g herabgesetzt worden. Die Zahl der beförderten Waarenproben hat betragen:

| | | |
|---|---|---|
| 1875 | 557 500 Stück | |
| 1876 | 776 000 - | (Ermäfsigung der Taxe) |
| 1877 | 687 600 - | |

Bei den Geschäftspapieren, deren Porto von 30 auf 15 Centimen für je 300 g herabgesetzt worden, ist in den beiden letzten Betriebsjahren eine Vermehrung eingetreten.

Die Gesammtzahl der im inneren Verkehr beförderten Geschäftspapiere hat betragen:

| | |
|---|---|
| 1875 . . . . | 81 000 Stück, |
| 1876 . . . . | 110 000 - |
| 1877 . . . . | 129 300 - |

Nicht minder ist der Postanweisungsverkehr in fortschreitender Ent-

wickelung geblieben. In der zwölfjährigen Periode von 1866 bis 1877 hat sich die Zahl der Postanweisungen mehr als verdreifacht, während der Gesammtbetrag im Verhältnifs von 1:8 gestiegen ist.

Dies Ergebnifs, im gleichen das bei den Werthbriefen festgestellte, ist zum grofsen Theil der Tarifermäfsigung zuzuschreiben.

Die Postanweisungs-Gebühr betrug vor dem 1. Mai 1868 10 Centimen für je 10 Fr.; von da ab 30 Centimen für je 100 Fr., jedoch mit der Ermäfsigung auf 10 Centimen für die Beträge bis 20 Fr.

Vom 1. Januar 1871 ab wurden erhoben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10 Cent. für Summen | | bis | 20 Fr., |
| 20 - - - | von | 20 - | 50 - |
| 30 - - - | - | 50 - | 100 - |
| 50 - - - | - | 100 - | 200 - |

u. s. w.

Der Austausch der Postanweisungen im internationalen Verkehr hat gegen das Vorjahr eine Steigerung um 27 091 Postanweisungen mit Fr. 965 207,41 aufzuweisen.

Telegraphische Postanweisungen können auf Grund besonderer Vereinbarungen im Verkehr mit Deutschland, dem Grofsherzogthum Luxemburg, Niederland und der Schweiz ausgetauscht werden.

Einziehung von Wechselbeträgen. Nachdem die Postverwaltung durch das Gesetz vom 12. Mai 1876 zur Einziehung von Wechselbeträgen ermächtigt worden, ist dieser Dienst vom 1. Oktober desselben Jahres ab eingerichtet worden. Zunächst geschah dies nur in solchen Postorten, woselbst keine Agentur der Staatsbank sich befand, auch übernahm die Post nur das Inkasso der ihr von der genannten Bank überwiesenen Wechsel.

Vom 1. Februar 1877 wurden auch solche Wechsel zugelassen, welche von Finanz-Instituten und Privaten eingeliefert waren, sofern dieselben ein Konto bei der Bank unterhielten; seitdem sind die Operationen nach und nach auf die Postablagen, die wichtigeren und endlich (vom 15. Januar 1878 ab) auf sämmtliche Gemeinden des Landes, ausschliefslich derjenigen mit Staats-Bank-Agentur, ausgedehnt worden. Die Verwaltung hofft, diesem wichtigen Dienstzweige bald eine neue Ausdehnung geben zu können, indem Wechsel jeder Art zugelassen werden sollen, ohne Rücksicht darauf, ob der Einlieferer ein Konto bei der Bank unterhält oder nicht. Diese Mafsnahme wird namentlich dem Kleinhandel zum Vortheil gereichen.

Die Gebühr für die Einziehung war anfänglich auf 20 Cs. für je 100 Fr. festgesetzt worden. Vom 1. September 1877 ab trat eine Ermäfsigung dahin ein, dafs bei Beträgen über 1 000 Fr. nur 10 Cs. für je 100 Fr. zur Erhebung kommen. Diese Herabsetzung hat auf die Anzahl der der Post zur Einkassirung übergebenen Beträge von mehr als 1 000 Fr. einen ganz bedeutenden Einflufs gehabt, indem die Steigerung nicht weniger als 56 pCt. beträgt.

Die Einnahme an Gebühren für die Einziehung beläuft sich auf 154 689,80 Franken.

Zum Protest gelangten 14 791 Postaufträge, von denen 8 226 durch Gerichtsvollzieher und 6 565 durch Postbeamte protestirt worden sind.

Gegründete Klagen gegen das Einzugsverfahren sind nirgends hervorgetreten, ebenso wenig hat das Publikum oder die Staatskasse Verluste zu tragen gehabt.

Die Einziehung von Beträgen auf gewöhnlichen Quittungen, welche seit dem Jahre 1843 besteht, ist günstig fortgeschritten. Die Gebühr ist auf 1 pCt., der Meistbetrag auf 500 Fr. festgesetzt. Im Jahre 1877 wurden für die Einkassirung von Quittungen in der Gesammtzahl von 591 179 an Gebühren 164 231 Fr. zur Kasse berechnet.

Die Zeitungs-Gebühr, welche 10 pCt. bei belgischen und 20 pCt. bei fremdländischen Zeitungen betrug, wird gegenwärtig um die Hälfte herabgesetzt. Einnahme für 1877 103 990 Fr.

Die Post-Sparkassen, seit dem Jahre 1870 eingerichtet, haben im Jahre 1877 auf 54 365 Einzahlungen 9 487 000 Fr. ergeben. Die Anzahl der

neu ausgegebenen Einlagebücher betrug 10 664.

An Post-Anstalten zählt Belgien 585 in 556 Orten, 18 Büreaus wurden neu eingerichtet. Unter den 585 Postanstalten befinden sich 101 (seit 1875 eingerichtete) Agenturen mit beschränkten Dienstbefugnissen. Die Briefkasten sind um 95 Stück vermehrt worden. Gesammtzahl 5082.

Die Anzahl der Stadt- und der Land-Briefträger hat sich um je 22 vergröfsert. An bezüglichen Bestellungen finden

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 6 bis | 7 | in | 11 | Postorten statt. |
| | 4 - | 5 | - | 120 | |
| und | 2 - | 3 | - | 389 | |

Von den Landorten geniefsen

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11 | eine | viermal | tägliche Bestellung. |
| 24 | - | dreimal | |
| 432 | - | zweimal | |
| 1582 | - | einmal | |

Die Bahnposten sind gegen 1876 (13 Büreaus mit zusammen 47 täglichen Reisen) unvermehrt geblieben.

Auf den 154 Personenposten sind täglich 6 929 km oder 92 km mehr als im Vorjahre zurückgelegt worden. Zahl der Reisenden 344 633 oder 5628 mehr als im Vorjahr.

Die Beförderung der Reisenden, sowie der Päckereien erfolgt gegenwärtig für Rechnung der Unternehmer.

Ueberseeische Postdampfschifffahrten wurden unterhalten:

1. Von Antwerpen nach Brasilien und den Platastaaten. Zweimal monatlich hin und zurück, seit dem 1. November 1877 dreimal monatlich. Die Unternehmer Lamport & Holt in Liverpool beziehen keine Subvention.

2. Von Antwerpen nach den Vereinigten Staaten von Amerika (New-York und Philadelphia).

Die Verbindung ist vorerst eine vierzehntägige und wird von der *International Navigation Company* in Philadelphia ohne Subvention unterhalten. Bei Vermehrung der Fahrten bis zur Herstellung einer wöchentlichen Verbindung ist der Gesellschaft eine jährliche Einnahme von mindestens 500 000 Fr. für die Postbeförderung gewährleistet worden.

Die Ueberfahrt mufs vertragsmäfsig bewirkt werden:

a) von Antwerpen nach New-York:
in 300 Stunden im Sommer
und in 380 - im Winter;

b) von Antwerpen nach Philadelphia:
in 336 Stunden im Sommer
und in 360 - im Winter;

c) von Antwerpen nach Buenos-Aires:
in 35 Tagen;

d) von Buenos-Aires nach Antwerpen:
in 37 Tagen.

Bei Versäumnissen kommen namhafte Strafen in Anwendung.

Das Personal der Postverwaltung ist in rascher Vermehrung begriffen, dasselbe bezifferte sich am 31. Dezember 1877 auf 3 725 Beamte und Unterbeamte.

Die Lage der Unterbeamten wurde durch Erhöhung der Gehälter, Ernennung von Sortirbriefträgern mit durchschnittlich 1 400 Fr. Gehalt wesentlich verbessert. Die Gehälter der Orts- und der Landbriefträger betragen gegenwärtig im Durchschnitt 1 105 und bezw. 882 Fr.

Die Gesammt-Einnahme der Postverwaltung betrug 9 930 289 Fr. oder 422 401 Fr. mehr als im Vorjahre.

Die Ausgabe belief sich auf 6 168 321 Fr. Unter Hinzurechnung des auf die Post entfallenden (¹/₄) Antheils an den Kosten der Central-Verwaltung mit 326 026 ergiebt sich eine Gesammt-Ausgabe von 6 494 347 Fr. oder 65,40 pCt. der Brutto-Einnahme, gegen 65,45 des Vorjahres.

Die Rein-Einnahme betrug 3 435 941 Francs.

## II. Telegraphie.

| | 1877 | 1876 | Zunahme 1877 |
|---|---|---|---|
| Länge der Linien in km | 5 174 | 5 086 | 88 |
| Länge der Leitungen in km | 22 569 | 22 081 | 488 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zahl der thätigen Telegraphen-Apparate . | 1 154 | 1 119 | 35 |
| Zahl der Büreaus . . . . . . . . . . | 636 | 613 | 23 |
| Zahl der Beamten, einschliefslich der bei der Depeschenbeförderung betheiligten Post- und Eisenbahn-Beamten . . . . . . . . | 3 497 | | |

Verkehrs-Statistik.

| | interne | inter-nationale | im Durch-gange | zusammen |
|---|---|---|---|---|
| Es wurden befördert Telegramme: | | | | |
| 1877 . . . . . . . . . | 1 942 957 | 710 095 | 247 027 | 2 900 079 |
| 1876 . . . . . . . . . | 1 952 686 | 723 298 | 234 703 | 2 910 687 |
| 1877 mehr (pCt.) . | | | 5,25 | |
| 1877 weniger (pCt.) . | 0,50 | 1,83 | | 0,36 |
| Die Einnahme dafür betrug: | | | | |
| 1877 . . . . . . . . . | 1 067 833 | 757 902 | 313 260 | 2 138 996 |
| 1876 . . . . . . . . . | 1 074 593 | 779 184 | 284 343 | 2 138 121 |
| 1877 mehr (pCt.) . | | | 10,17 | 0,04 |
| 1877 weniger (pCt.) . | 0,63 | 2,73 | | |

Die Gesammt-Einnahme betrug 1877 . . . 2 165 243 Fr.
Die Gesammt-Ausgabe betrug 1877 . . . 2 528 932 -
mithin Mehr-Ausgabe 363 689 Fr.

Bis zum Jahre 1872 sind die Einnahmen aus dem Telegraphenbetriebe stets höher gewesen als die budgetmäfsigen Ausgaben für diesen Dienstzweig. Seit dem genannten Jahre haben dagegen die Ausgaben die Einnahmen um die nachbezeichneten Beträge überstiegen:

1872 um 94 624 Fr.
1873 - 292 404 -
1874 - 305 659 -
1875 - 313 578 -
1876 - 358 581 Fr.
1877 - 363 689 -

Die fortdauernde Mehr-Ausgabe rührt hauptsächlich her von der in den letzten 8 Jahren eingetretenen bedeutenden Vermehrung der internen Telegramme (75 ¹/₄ pCt.), bei welchen die Kosten durch die Einnahme nicht gedeckt werden, während andererseits die internationalen und Durchgangstelegramme, welche allein einen Ueberschufs abwerfen, nur um 66 ³/₄ pCt. bezw. 31 ¹/₄ pCt. zugenommen haben.

---

## 17. Das Eigenthumsrecht des Absenders an einer im Gewahrsam der Post befindlichen Sendung und die Befugniss zur Rückforderung derselben.

Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär Pennrich in Berlin.

Auf dem Pariser Postkongresse war beschlossen worden, durch Vermittelung des in Bern errichteten internationalen Büreaus des Weltpostvereins Feststellungen darüber vornehmen zu lassen:

1. ob und durch welche gesetzliche oder Verwaltungsbestimmungen in den einzelnen Ländern des Weltpostvereins klargestellt sei, wer als Eigenthümer eines gewöhnlichen, eingeschriebenen oder mit Werthangabe versehenen Briefes während der Beförderung des letzteren, d. h. von dem Augenblick, wo derselbe der Post übergeben ist, an bis zu seiner Aushändigung

an den Empfänger, angesehen werden müsse;

2. welche Postverwaltungen des Weltpostvereins befugt sind und es für zulässig halten, einen dem internationalen Verkehr angehörigen gewöhnlichen, eingeschriebenen oder mit Werthangabe versehenen Brief, so lange sich derselbe auf ihrem Gebiete bewegt und dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist, auf telegraphisches Verlangen der Postverwaltung des Aufgabegebiets anzuhalten und denselben zur Rückgabe an den Absender zurückzusenden.

Das Ergebnifs der aus diesem Anlafs vorgenommenen Ermittelungen ist folgendes:

Was zunächst die Verhältnisse im Deutschen Reichspostgebiete anlangt, so enthält weder das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, noch die Postordnung vom 8. März 1879 eine ausdrückliche Bestimmung darüber, wer in der Zeit von der geschehenen Einlieferung einer Sendung zur Post bis zur Aushändigung an den Empfänger als Eigenthümer derselben anzusehen ist. Eine hierauf bezügliche Bestimmung in das Postgesetz bezw. in die Postordnung aufzunehmen ist unterlassen worden, und zwar aus folgenden Erwägungen.

Bei der Beförderung von Briefen, Packeten etc. durch die Post müssen zwei Rechtsverhältnisse auseinander gehalten werden, nämlich:

a. das obligatorische Verhältnifs zwischen der Post und dem Absender, durch welches sich die Postverwaltung verpflichtet, gegen Zahlung des Portos etc. die Beförderung der Sendung zu bewirken,
b. das Verhältnifs des Absenders zum Adressaten.

Bei dem Verhältnifs zu a. ist es völlig gleichgültig, wer der Eigenthümer der beförderten Waare etc. ist; die Postverwaltung übernimmt die Beförderung, ohne sich um das civilrechtliche Verhältnifs zwischen dem Absender und dem Adressaten zu bekümmern. Es wird nur aus dem Vertragsverhältnifs zwischen der Postverwaltung und dem Absender die Folgerung gezogen, dafs nicht allein der Absender — gleichviel, ob er Eigenthümer der Waare ist, oder nicht — so lange über die Sendung verfügen kann, bis dieselbe dem Adressaten ausgehändigt worden ist, sondern dafs auch die Postverwaltung bis zu diesem Zeitpunkt lediglich dem Absender, und nur, wenn letzterer seine desfallsigen Rechte dem Adressaten ausdrücklich abtritt, diesem für die Sendung aufzukommen hat. Erst mit der Aushändigung der Sendung an den Adressaten hat der Vertrag seine Erfüllung und seine Beendigung gefunden.

Das Verhältnifs zu b. zwischen dem Absender und Adressaten, und insbesondere die Frage: wer von Beiden der Eigenthümer der Sendung ist, richtet sich nach der Civilgesetzgebung der einzelnen deutschen Staaten und läfst sich bei den zur Zeit noch obwaltenden Abweichungen dieser Gesetze nicht allgemein entscheiden. Beispielsweise möge erwähnt werden, dafs nach dem Preufsischen Allgemeinen Landrecht, Th. I, Tit. 11, §. 128, bei Kaufgeschäften unter Abwesenden das Eigenthum der verkauften Sache auf den Käufer übergeht, sobald der Verkäufer die Waare zur Post gegeben hat.

Bezüglich der zweiten Frage, über die Zurückforderung von Postsendungen durch den Absender, enthält die Postordnung folgende Bestimmungen:

§. 29. 1. Die zur Post eingelieferten Sendungen können von dem Absender vor der Zustellung an den Empfänger zurückgenommen werden.

2. Die Zurücknahme kann erfolgen am Ort der Aufgabe oder am Bestimmungsort, ausnahmsweise auch an einem Unterwegsort, insofern dadurch keine Störung des Dienstes herbeigeführt wird.

3. Die Zurückgabe geschieht an denjenigen, welcher den Einlieferungsschein, wenn aber ein solcher nicht ertheilt ist, ein von derselben Hand, von welcher die Aufschrift der Sendung geschrieben ist, ausgefertigtes Doppel der Aufschrift abgiebt.

4. Ist die Sendung bereits abgegangen, so hat derjenige, welcher dieselbe zurückfordert, den Gegenstand bei der Postanstalt des Abgangsortes schriftlich so genau zu bezeichnen, dafs derselbe unzweifelhaft als der verlangte zu erkennen ist. Die gedachte Postanstalt fertigt das Verlangschreiben aus.

5. Soll die Zurückforderung auf telegraphischem Wege geschehen, so darf ein desfallsiges Telegramm nicht abgesandt, oder demselben Folge gegeben werden, wenn nicht die Postanstalt des Aufgabeorts amtlich bescheinigt hat, dafs der Absender sich als zur Zurückforderung berechtigt bei derselben ausgewiesen habe; dafs dies geschehen, mufs in dem Telegramm bemerkt sein.

Die vorerwähnten Bestimmungen gelten sowohl für den internen, als für den internationalen Verkehr.

In den übrigen gröfseren Postgebieten des Weltpostvereins liegen die Verhältnisse wie folgt:

In Italien hört jeder gewöhnliche Brief auf dem Absender zu gehören mit dem Augenblick, wo er der Post übergeben ist; dahingegen bleibt jeder eingeschriebene oder mit Werthangabe versehene Brief, so lange er noch nicht dem Empfänger ausgehändigt ist, Eigenthum des Absenders. Die italienische Postverwaltung ist nicht ermächtigt, gewöhnliche Briefe auf ihrem Beförderungswege behufs Rückgabe an die Absender zurückzusenden; aber sie gestattet, eingeschriebene oder Werthbriefe des internationalen Verkehrs zurückzuschicken, wenn die Postverwaltung des Aufgabegebiets ein derartiges Verlangen rechtzeitig stellt.

In Frankreich nebst dessen Kolonien wird grundsätzlich jeder der Post anvertraute Brief als Eigenthum des Empfängers angesehen und kann unterwegs nur auf gerichtliches Verlangen angehalten werden. Gleichwohl gestatten die Verwaltungsbestimmungen die Rückforderung eines Briefes durch den Absender bei der Aufgabe-Postanstalt vor Schlufs des Briefpackets, in welches derselbe verpackt werden soll, oder bei dem ambulanten Büreau spätestens eine halbe Stunde vor dem Abgang vom Bahnhof des Aufgabeorts, in beiden Fällen nach Erfüllung derjenigen Formalitäten, welche zum Gegenstand haben die Feststellung der Identität des Absenders und die Verpflichtung desselben, für alle Folgen einer Unterdrückung oder Verspätung des Briefes zu haften. Abweichend von der allgemeinen Regel weigert sich die französische Verwaltung nicht, einen Brief des internationalen Verkehrs unterwegs anzuhalten, so lange derselbe noch nicht dem Empfänger ausgehändigt ist, wenn das Verlangen von der Verwaltung des Aufgabegebiets ausgeht und die letztere für den Fall einer begründeten Reklamation seitens des Empfängers die Verantwortlichkeit für den Schaden übernimmt, welcher dem Empfänger zugefügt werden könnte.

Oesterreich-Ungarn. Der Absender eines zur Post gegebenen gewöhnlichen eingeschriebenen oder mit Werthangabe versehenen Briefes bleibt Eigenthümer desselben bis zum Augenblick der Aushändigung des betreffenden Gegenstandes an den Empfänger. Die Postverwaltung gestattet, jeden Brief des internationalen Verkehrs, so lange sich derselbe auf österreichisch-ungarischem Gebiete bewegt, behufs Rücksendung an den Absender anzuhalten, wenn die Verwaltung des Aufgabegebiets brieflich oder telegraphisch ein derartiges Verlangen stellt.

Belgien. Bei dem Mangel besonderer gesetzlicher Bestimmungen darüber, wer der Eigenthümer eines gewöhnlichen eingeschriebenen oder mit Werthangabe versehenen Briefes während der Beförderung desselben ist, hält die belgische Verwaltung dafür, dafs nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts der gewöhnliche Brief so lange Eigenthum des Absenders bleibt, als die Aushändigung an den Empfänger noch nicht erfolgt ist. Die Vorschriften über eingeschriebene oder mit Werthangabe versehene Briefe bestimmen ausdrücklich, dafs ein Brief dieser Gattung, so lange er dem Empfänger nicht ausgehändigt ist, zur Verfügung des Absen-

ders bleibt, welcher ihn zurückfordern oder auch seine Adresse abändern kann. Ist der Brief nach dem Auslande gerichtet, so geniefst der Absender dieses Recht nur, so lange der Brief durch die Auswechselungs-Postanstalt nicht weitergesandt ist. Was die Sendungen vom Auslande betrifft, so müssen die Reklamationen der Absender oder der Aufgabe-Postanstalten als nicht ergangen angesehen werden, wenn die betreffenden Verträge in dieser Beziehung nicht eine Bestimmung enthalten. Uebrigens giebt auch beim Mangel derartiger Bestimmungen die belgische Verwaltung Brief-Reklamationen, welche durch Telegramme oder im Wege des Schriftwechsels angebracht werden, Folge, sobald dieselben durch Vermittelung der betreffenden fremden Centralbehörde angebracht werden.

In den Vereinigten Staaten von Amerika stellt die Gesetzgebung als Regel auf, dafs jeder Brief Eigenthum des Empfängers ist von dem Augenblick an, wo er die Aufgabe-Postanstalt verlassen hat.

Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten kann daher auch nicht etwaigen an dieselbe von anderen Postverwaltungen gerichteten Verlangen wegen Rücksendung eines Briefes des internationalen Verkehrs, welcher sich auf ihrem Gebiet bewegt, Folge geben.

Norwegen. Der Absender eines Korrespondenzgegenstandes bleibt so lange Eigenthümer, als der Gegenstand dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist. Die Rückforderung von Briefen des internationalen Verkehrs während ihrer Beförderung auf norwegischem Gebiete ist unter der Voraussetzung, dafs die Feststellung der Identität des Absenders von der Aufgabeverwaltung festgestellt ist, und unter Erfüllung bestimmter Formalitäten zulässig.

Aehnliche Auffassungen bestehen in Schweden.

In Niederland hat die Gesetzgebung keine bestimmten Festsetzungen darüber getroffen, ob der Absender oder Empfänger eines Briefes, während sich der letztere unterwegs befindet, als Eigenthümer desselben anzusehen ist. Dem etwaigen Verlangen nach Rücksendung eines unterwegs befindlichen Briefes wird indefs, ebenso wie in Luxemburg, Folge gegeben; hier wird jedoch der Absender so lange als Eigenthümer eines Korrespondenzgegenstandes angesehen, bis letzterer dem Empfänger ausgehändigt ist.

Spanien nebst den Kolonien. Jeder Brief wird als Eigenthum des Empfängers angesehen, sobald er der Post übergeben ist; dementsprechend ist auch das Anhalten und die Rückforderung eines Briefes während der Beförderung desselben nicht gestattet.

Dänemark, Grönland und die Kolonien. Der Absender gilt als Eigenthümer eines Briefes bis zur Aushändigung desselben an den Empfänger. Die Verwaltung gestattet daher auch die Rückforderung eines dem internationalen Verkehr angehörigen Briefes auf telegraphisches Verlangen der Postverwaltung des Aufgabegebiets.

Grofsbritannien. Nach der englischen Gesetzgebung ist die Frage, wer als Eigenthümer eines Briefes, so lange sich derselbe unterwegs befindet, anzusehen ist, unentschieden.

Das Anhalten oder die Rückforderung eines Briefes unterwegs ist nur in Ausführung des besonderen Befehls eines Staatssekretärs zulässig.

Britisch-Indien. Ein Gesetz ist nicht vorhanden, welches die Frage des Eigenthums an einem Briefe während dessen Beförderung regelt; in der Praxis legt aber die indische Postverwaltung dem Absender dieses Eigenthumsrecht bei, welcher bei Erfüllung gewisser Formalitäten jede von ihm zur Post gegebene Sendung zurückfordern kann, so lange sie noch nicht dem Empfänger ausgehändigt ist. Ebenso gestattet die indische Postverwaltung auch, einen Brief des internationalen Verkehrs zurückzusenden, sobald die Postverwaltung des Aufgabegebiets ein derartiges Verlangen telegraphisch ausspricht.

Schweiz. Postsendungen des internationalen Verkehrs dürfen auf Verlangen der Postverwaltung des Aufgabegebiets zur Verfügung des Absenders zurückgesandt werden, so lange die Aushändigung an den Empfänger nicht

erfolgt, oder dieser von der Ankunft nicht amtlich in Kenntnifs gesetzt ist und die Aushändigung verlangt hat.

Rufsland. Bis zum Augenblick der Aushändigung an den Empfänger wird jeder Korrespondenzgegenstand als ausschliefsliches Eigenthum des Absenders angesehen. Ebenso wird auch im Falle des Verlustes eines Gegenstandes, für welchen Gewähr geleistet wird, der Schadenersatzbetrag dem Absender gezahlt, oder, wenn dieser gestorben ist, dessen Erben. Im Falle des Todes des Empfängers wird die Sendung nicht dessen Erben verabfolgt, sondern an den Absender, oder, im Falle des Todes desselben, an dessen Erben zurückgegeben. Ein Absender kann also verlangen, dafs seine Korrespondenz ihm zurückgesandt, oder bis auf anderweite Bestimmung unterwegs angehalten werde. Insoweit es sich dabei um internationale Beziehungen handelt, müssen die bezüglichen Anträge durch Vermittelung der betreffenden ausländischen Centralverwaltung gestellt werden.

Rumänien, wie unter Dänemark.

Portugal. Das portugiesische Civilgesetzbuch bestimmt, dafs kein Privatbrief veröffentlicht werden darf, ohne Ermächtigung dessen, der ihn geschrieben hat; hieraus folgt, dafs das Eigenthum an dem Brief dem Absender zugesprochen wird. Die Verwaltungsvorschriften gestatten indefs im internen Verkehr die Rückforderung eines Briefes nur der Aufgabe-Postanstalt, und zwar nach Erfüllung von Formalitäten, welche die Feststellung der Identität des Absenders zum Zweck haben. Im internationalen Verkehr gestattet die portugiesische Verwaltung die Rücksendung von Briefen zur Aushändigung an die Absender, wenn solche von der Verwaltung des Aufgabegebiets verlangt wird, überläfst jedoch dieser Verwaltung die Verantwortlichkeit für die Folgen. Die Verwaltungen der portugiesischen Kolonien geben einem auf die Rücksendung gerichteten Verlangen nur dann Folge, wenn in dem betreffenden Antrage ausdrücklich hervorgehoben ist, dafs die Identität des Absenders festgestellt ist.

Türkei. Die ottomanische Regierung betrachtet gewöhnliche und eingeschriebene Briefe von dem Augenblick an, wo sie der Post anvertraut sind, als ausschliefsliches Eigenthum des Empfängers und gestattet deshalb auch nicht, die Sendungen während der Dauer ihrer Beförderung anzuhalten oder zurückzuleiten.

Griechenland. Nach der hellenischen Gesetzgebung, welche sich auf das römische Recht stützt, wird stets der Empfänger als Eigenthümer einer Sendung angesehen, sobald dieselbe der Post anvertraut ist und sich unterwegs befindet; denselben Grundsatz würde die hellenische Regierung eintretendenfalls auch auf die Briefe des internationalen Verkehrs anwenden.

Japan. Jeder Brief wird von dem Augenblick an, wo er die Aufgabepostanstalt verlassen hat, als Eigenthum des Empfängers angesehen. Bis zu diesem Augenblick kann er vielleicht dem Absender, wenn derselbe Beweise für seine Identität beibringt, von dem Vorsteher der Postanstalt zurückgegeben werden; der letztere ist jedoch hierzu keineswegs verpflichtet, wenn er dadurch in der Ausübung seiner übrigen Amtspflichten oder in der Erfüllung seiner postdienstlichen Geschäfte behindert wird. Demzufolge gestattet die japanische Verwaltung auch nicht, dafs der Absender eines Briefes denselben während der Beförderung zurückfordert oder verhindert, dafs der Brief dem Adressaten ausgehändigt werde.

Wie aus der vorstehenden Darstellung zu ersehen ist, gruppiren sich die bei den einzelnen Postverwaltungen herrschenden Ansichten über die Frage des Eigenthums an einer Postsendung während der Beförderung derselben in der Weise, dafs der eine Theil der Verwaltungen den Absender einer Postsendung so lange für deren Eigenthümer hält, bis dieselbe durch Aushändigung an den Empfänger seiner Befugnifs thatsächlich entzogen wird; während der andere Theil davon ausgeht, dafs das Eigenthumsrecht des Empfängers mit dem Augenblick beginnt, in welchem der Absender die

Sendung durch Einlieferung bei der Post aus seinen Händen gegeben hat.

Die naheliegende Frage, welche Ansicht die richtige ist, läfst sich vom Standpunkt des internationalen Verkehrs nicht allgemein entscheiden, da hier die Rechtsentwickelung und Rechtsanschauung jedes einzelnen Landes zu berücksichtigen bleiben; die Erörterung dieser Frage kann indefs in vielen Beziehungen von praktischer Bedeutung werden, wie z. B. bei Ersatzleistungen; sie ist auch für die Beantwortung der zweiten Frage, ob die Rückforderung einer Sendung, so lange dieselbe dem Empfänger nicht ausgehändigt worden, zulässig ist oder nicht, von Einflufs.

Es liegt gewifs in der Billigkeit, dem Absender die Möglichkeit und das Recht der Rückforderung einer Sendung so lange offen zu halten, als dieselbe sich noch im Gewahrsam der Post befindet. Ein solches Recht haben von den vorerwähnten Verwaltungen auch theils unbeschränkt, theils unter gewissen Bedingungen zugestanden diejenigen von Deutschland, Italien, Frankreich nebst den Kolonien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Norwegen und Schweden, Niederland und Luxemburg, Dänemark nebst Grönland und den Kolonien, Britisch-Indien, der Schweiz, Rufsland, Rumänien, Portugal nebst den Kolonien; ferner die im Vorstehenden nicht besonders erwähnten, dem Weltpostverein angehörigen Postverwaltungen von Batavia, Curaçao, Egypten, Surinam, der argentinischen Republik, Hongkong, Peru, Persien und von Trinidad.

Ablehnend verhalten sich die Postverwaltungen der Vereinigten Staaten von Amerika, von Spanien und den Kolonien, Grofsbritannien, der Türkei, Griechenland und Japan, sowie der im Vorstehenden nicht besonders erwähnten Postverwaltungen von Kanada, Neu-Fundland, der Bermudas-Inseln, englisch Guyana, britisch Honduras, Jamaika, Venezuela, Mauritius, Lagos, Sierra-Leona, der Seychellen und der Straits Settlements.

Wie ersichtlich, hat sich der weitaus gröfsere Theil der Postverwaltungen des Weltpostvereins für die Möglichkeit einer Rückforderung bezw. Rücksendung unterwegs befindlicher Postsendungen ausgesprochen, und namentlich haben dies, abgesehen von Grofsbritannien und den Vereinigten Staaten Amerikas, die Postverwaltungen der hervorragenderen Postgebiete gethan.

Im Interesse des internationalen Verkehrs ist es nur zu wünschen, dafs die Frage der Rückforderung von Postsendungen für das ganze Gebiet des Weltpostvereins in der Weise einheitlich geregelt werde, dafs die Rückforderung prinzipiell als zulässig anerkannt und nur an die Beobachtung solcher Formalitäten geknüpft werde, welche zur Sicherstellung der Postverwaltungen und nach den Landesgesetzen der einzelnen Gebiete unerläfslich sind.

Bei der Leichtigkeit der gegenseitigen Beziehungen zwischen den Verwaltungen des Weltpostvereins wird es voraussichtlich nicht schwer sein, die Grundlagen für eine Einigung auf diesem Gebiete zu finden und letztere nach vorangegangenen gründlichen Vorberathungen bei den einzelnen Postverwaltungen auf dem nächsten Postkongrefs zu Lissabon 1883 herzustellen.

---

## 19. Die Elbe als Verkehrsstrasse und ihre Bedeutung für den Handel.

Von Herrn Postsekretär Zilling in Magdeburg.

Im Post-Archiv, Jahrg. 1876, S. 621, sind über den Schiffs- und Güterverkehr auf den deutschen Wasserstrafsen im Jahre 1873 verschiedene tabellarische Zusammenstellungen veröffentlicht worden, welche ein Bild von der Güterbewegung der wichtigeren Hafenplätze Deutschlands während der genannten Zeit geben.

Im Anschlufs an diese wichtigen Angaben und im Hinblick auf die grofse Bedeutung, welche der Flufs-

schifffahrt sowohl für den Handelsstand, wie für den allgemeinen Verkehr beigelegt werden mufs, sowie ferner bei dem regen Interesse, welches in der Neuzeit von allen Staaten, besonders aber von der preufsischen Regierung, für die gedeihliche Weiterentwicklung aller Hauptwasserstrafsen bekundet wird, dürfte es sich verlohnen, einen Blick auf einen der bedeutendsten Ströme Deutschlands, die Elbe, zu werfen, um zu sehen, wie wichtig gerade diese Wasserstrafse als Verkehrsweg ist, und mit welchen weitverzweigten grofsartigen Verhältnissen der Handel auf derselben zu thun hat.

Von allen zu Norddeutschland gehörenden Strömen nimmt die auf der Südseite des Riesengebirgskammes entspringende Elbe sowohl nach der Länge und Ausdehnung ihrer Schiffbarkeit, als nach der Bedeutung für Handel und Verkehr die erste Stelle ein.

Während der Rhein 705, die Oder 705, die Weser 428, die Weichsel 247, die Ems 224 km schiffbar sind, gehören der Elbe 720 km schiffbares Gebiet, bei einer Gesammtstromlänge von 1165 km oder 155 deutschen Meilen. Das ganze Stromgebiet umfafst 144 036 Quadratkilometer = 2 616 Quadratmeilen, wovon 96 300 Quadratkilometer = 1 749 Quadratmeilen auf das Deutsche Reich kommen. Ihre Breite beträgt bei Melnik 94, bei Dresden 216, bei Magdeburg 242, bei Wittenberge 503 m, unterhalb Hamburg aber 3 und an der Mündung bei Cuxhafen 15 km.

Reich an bedeutenden schiffbaren Nebenflüssen, als Moldau, Saale, Havel, Spree, wird das Flufs- und Handelsgebiet der Elbe nach beiden Seiten hin durch ein ausgebreitetes Netz von Kanälen noch beträchtlich erweitert.

Schon in frühester Zeit, als man anfing, Kanäle als Verkehrsstrafsen zu benutzen, während dieselben bis dahin nur zu Bewässerungszwecken dienten, war der erste Schifffahrtskanal in Deutschland derjenige, welcher die Elbe mit der Ostsee durch die Trave verband. Als dann im Laufe der Zeit die Kanalbauten mehr in Aufnahme kamen, war es wiederum vorzugsweise das Stromgebiet der Elbe, welchem der Nutzen dieser umfangreichen Kommunikationsmittel zu Gute kam. Gegenwärtig werden nach Osten hin durch den Ihle- (seit 1871) und Plauen'schen Kanal (seit 1745) bis zur Havel und Spree, und von hier durch eine zweifache Kanallinie, den Finow- (1744—1746) (Havel-Oder) und den Müllroser- oder Friedrich-Wilhelmskanal (1662—1668) bequeme Verbindungen bis zur Oder hergestellt, während von dieser durch die Warthe, Netze und den Bromberger Kanal (1773—1774 angelegt) die bedeutende Wasserstrafse bis zur Weichsel und durch deren Flufsgebiet bis ins Innere von Rufsland fortgesetzt wird.

Ebenso erscheint die Ausführung zweier anderer Kanäle gesichert; nämlich des Elbe-Spree-Kanals, welcher von Königs-Wusterhausen von der Spree nach der Elbe unterhalb Meifsen geführt werden soll, um Dresden mit Berlin durch eine 202 km lange Wasserstrafse direkt zu verbinden und den jetzigen Wasserweg zwischen den beiden Hauptstädten um 267 km abzukürzen, und des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, welcher die Stromläufe der westlichen Provinzen zu einem einheitlichen System verbinden und hiermit an das französische und belgische Wasserstrafsennetz anschliefsen soll. Der Plan zu dem letzteren Kanal tauchte schon einmal in den Jahren 1869—1871 auf und ist seitdem vom volkswirthschaftlichen Standpunkt vielfach erörtert worden. Man hält den Kanal für um so lebensfähiger, als er, ein Kanal erster Klasse, auf welchem Schiffe von 8 000 Centner Ladung gehen können, eine grofse Strecke Landes — er soll 472 km lang werden — durchschneiden und hierdurch verschiedene grofse Orte von bedeutendem Konsum mit anderen Orten von bedeutender Produktion verbinden soll. Ferner wird durch denselben ein direkter Verkehr einerseits mit den Hafenplätzen der Nordsee, andererseits vermöge des Plauen'schen und Finow-Kanals mit Berlin hergestellt.

Auch die Braunkohlenlager in Böhmen können mit Leichtigkeit in das Verkehrsgebiet des Kanals hinüberge-

zogen werden, während gleichzeitig auch das rheinisch-westfälische Kohlenbecken bei der Fortsetzung des Kanals bis zum Rhein unmittelbar zur Benutzung gelangen kann. Für den Kanal sind zwei Linien ins Auge gefafst: eine nördliche, welche von Minden über Hannover, Fallersleben, Wolmirstedt zur Elbe unterhalb Magdeburg führt, und eine südliche, welche sich bei Lehrte von der nördlichen Linie abzweigt, und über Braunschweig, Börssum, Oschersleben die Elbe oberhalb Magdeburg erreicht.

Von Alters her haben die Flüsse das wichtigste Hülfsmittel zur Beförderung von Gütern und die belebtesten Verkehrs- und Handelsstrafsen in Deutschland gebildet. Einmal war der Transport zu Wasser bedeutend billiger und schneller als zu Lande, und dann waren die vorhandenen Heerstrafsen in einem so schlechten Zustande und so unsicher, dafs die Benutzung selbst der gröfseren Verbindungsstrafsen für Waarentransporte wesentlich erschwert wurde. Da sonstige moderne Verkehrseinrichtungen fehlten, war nichts natürlicher, als dafs man sich der Flufsschifffahrt zuwandte. Auch der grofsen Verkehrsstrafse des Elbstroms fiel hierbei eine wichtige Rolle zu, und Städte und Handelshäfen, an ihr gelegen, sind durch sie emporgekommen und aufgeblüht.

Den besten Beweis hierfür liefern unstreitig die beiden Städte Hamburg und Magdeburg.

Hamburg, welches an der Mitbegründung des einst so mächtigen norddeutschen Städtebundes der Hansa (1241) einen hervorragenden Antheil hat, beherrschte auch in seiner Eigenschaft als Hafenstadt den Elbstrom in seiner ganzen Ausdehnung. Ein Hauptwaarenzug ging von hier auf der Elbe über Magdeburg nach Dresden und Böhmen.

Magdeburg, seit dem 13. Jahrhundert ebenfalls zu den Hansastädten zählend, erhielt schon zu jener Zeit das Stapelrecht und schwang sich neben Hamburg zu einem der wichtigsten Elbhandelsplätze empor, dessen Bedeutung aus der weiter unten mitgetheilten Statistik zur Genüge erhellen wird.

Viele Jahre hindurch, und in früherer Zeit ausschliefslich, war die Schifffahrt auf der Elbe in den Händen von Frachtschiffern, welche, da Dampfschiffe zur Beförderung der Waarentransporte noch nicht existirten, entweder mittels der Segelschiffe, also mit Benutzung der Kraft des Windes, oder mit der Muskelkraft des Menschen, auf Leinpfaden, wie solche, obgleich immer seltener, noch heutzutage in besonders schöner, praktischer Ausführung, drei Ruthen breit und vollständig chaussirt an der Ober-Elbe zwischen Dresden und Pirna zu finden sind, den Verkehr auf dem Strome handhabten. Als jedoch die alten Verkehrsmittel nicht mehr genügten, und man in den 20er Jahren unseres Jahrhunderts anfing, auch deutsche Flüsse mit Dampfschiffen zu befahren, da entstanden neben den Grofsschiffern, welche damals bereits über eine erhebliche Zahl von Fahrzeugen verfügten und einen grofsen Theil der Schifffahrt in Händen hatten, schnell Gesellschaften, welche auf der Elbe die Dampfschifffahrt einführten und den Strom mit Räder- und Schraubendampfschiffen befuhren. Unstreitig wurde durch dieses neue Transportmittel dem Flufsverkehr eine Lebensader eingefügt, durch deren wirkende Kraft man das schon jahrelange Siechthum der Flufsschifffahrt gänzlich zu beseitigen gedachte. Und gewifs ist es nicht zu verkennen, dafs, wie die Lokomotive die Verkehrsverhältnisse zu Lande, auch das Dampfboot den Verkehr auf den deutschen Flüssen, insonderheit auch auf der Elbe, in neue Bahnen übergeleitet und zum Besseren umgestaltet hat.

Die Dampfschifffahrt war anfänglich ausschliefslich für den Personenverkehr eingerichtet. Da dieselbe indessen einen Geschäftszweig bildet, der einer starken Konkurrenz, namentlich später durch die Eisenbahnen, unterworfen wurde, ist sie bald auch auf den Gütertransport mit Schleppschifffahrt ausgedehnt worden. Aufser in Hamburg, wo sich zuerst eine Aktien-Gesellschaft, die »Hamburger Flufsdampfschifffahrts-

Kompanie«, des neuen Verkehrsmittels bemächtigte, trat auch in Magdeburg unterm 18. Juli 1838 ein Konsortium zusammen, welches unter dem Namen »Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompanie« den Dampfschifffahrtsbetrieb neben der Hamburger Linie einrichtete. Vom 1. April 1841 ab vereinigten sich diese beiden Gesellschaften unter Annahme der Firma: »VereinigteHamburg-MageburgerDampfschifffahrts-Kompanie«. Von derselben wird der Betrieb in einer mehrfach erweiterten und den Zeitverhältnissen entsprechenden Weise fortgesetzt, so dafs gegenwärtig weit über die Hälfte des Flufsverkehrs der Gesellschaft zufällt. Die Dampfschifffahrt ist, obgleich der Personenverkehr stetig ab-, der Güterverkehr dagegen zugenommen hat, äufserst lebhaft und erstreckt sich, nachdem vom Jahre 1849 ab der Schleppdienst bis Dresden eingerichtet wurde, nach allen bedeutenderen Orten der Ober- und Unter-Elbe. Neben dieser Gesellschaft, welche die Strecke Hamburg - Magdeburg beherrscht, bestehen noch die Kettenschleppschifffahrts-Gesellschaft der Ober - Elbe in Dresden für die Strecke Magdeburg-Schandau und die Prager Dampf- und Segelschifffahrt - Gesellschaft für die Strecke Schandau-Aufsig.

Obgleich die Schifffahrt auf der Elbe seit Einführung des Dampfes bedeutend gewonnen, so hat dieselbe doch mit zahlreichen und bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen.

Abgesehen von den verschiedenen Handelskrisen, die mehrfach eine vollständige Verflauung des Verkehrs auf der Elbe herbeiführten, waren es zunächst die mannigfachsten Elbzölle, welche zwar den Uferstaaten eine ergiebige Einnahmequelle schafften, aber den Verkehr erheblich beeinträchtigten.

Schon unter der Regierung Kaiser Otto IV. wurde von den die Elbe bezw. die Mündung des Flusses Schwiege passirenden Schiffen und Kähnen ein Zoll erhoben, welcher unter dem Namen Stader- oder Brunshäuser Zoll, als Transitabgabe durch den Stader Rezefs zwischen Hamburg und Schweden förmlich anerkannt wurde und über 600 Jahre zu Recht bestanden hat. Diesem drückendsten aller Elbzölle wurden später durch die hannöversche Regierung noch andere Abgaben beigesellt, bis es endlich gelang, durch Vertrag vom 22. Juni 1861, diese lästige Verkehrssteuer zur Ablösung zu bringen. Hannover erhielt als Abfindungssumme den Betrag von 2 857 338 Thaler, wovon jedoch von England und Hamburg je 1 033 333 ⅓ Thaler aufgebracht wurden. Aufserdem waren von den zahlreichen Territorialherren, Oesterreich, Sachsen, Preufsen, Anhalt, Hannover, Mecklenburg, Lauenburg, Hamburg, noch eine solche Menge Zollerhebestellen eingeführt, dafs es deren zur Zeit des alten Deutschen Reichs auf der Elbe von Melnik in Böhmen bis nach Hamburg nicht weniger als 35 gab, ungerechnet die weiteren Stapel- und Umschlagsrechte, Repressalienzölle u. s. w. Der Zoll betrug für jeden Centner Waare innerhalb der Strecke vom Beginn der Schiffbarkeit des Flusses bis in den Hafen von Hamburg 24 Groschen.

Obgleich schon der westfälische Friede (Art. IX, §. 1 und 2) den Grundsatz enthielt, für das Deutsche Reich eine freie und ungehinderte Flufsschifffahrt zu schaffen, so liefs die Durchführung dieses Grundsatzes noch lange auf sich warten. Selbst als durch Art. V des ersten Pariser Friedens vom 30. März 1814 die Rheinschifffahrt freigegeben worden war und die Wiener Kongrefsakte vom 9. Juni 1815, Art. 109, den Grundsatz der freien Schifffahrt in Form einer völkerrechtlichen Erklärung für alle schiffbaren Flüsse, selbst für diejenigen, welche die Gebiete mehrerer Staaten trennen oder durchlaufen, aussprach, wurde die Elbe von allen jenen drückenden Schranken dennoch nicht befreit. Viele Konferenzen, die seit 1819 durch den Zusammentritt einer Schifffahrts-Kommission zu Dresden angeregt wurden, kamen nie zum Ziel, da besonders Mecklenburg, Hannover und Dänemark (für Holstein und Lauenburg) mit zu grofsen Forderungen hervortraten. Doch wurde durch die Elbschifffahrtsakte vom 25. Juni 1821 die Schifffahrt von einigen Zöllen und

anderen Abgaben entlastet; andere Erleichterungen erfolgten durch die ergänzenden Bestimmungen vom 18. September 1824 und vom 23. April 1844. Nach dem Vorgehen Oesterreichs, welches im Jahre 1851 die Elbzölle aufgehoben hatte, wurden auch von den übrigen Regierungen der Elbuferstaaten die Zölle insbesondere auf Hauptartikel ermäfsigt und durch eine Kommission, welche 1858 in Hamburg zusammentrat, die gänzliche Ablösung der Elbzölle im Entwurf vorbereitet. Ebenso sprach sich der erste deutsche Handelstag, welcher vom 13. bis 18. Mai 1861 in Heidelberg tagte, für kräftigere Wahrnehmung der deutschen Handels- und Schifffahrtsinteressen und für Abschaffung der Elbzölle aus. Im Jahre 1862 gelang es dann den unausgesetzten Bemühungen der preufsischen Regierung, eine abermalige Herabsetzung der Elbzölle zu ermöglichen, ein Ergebnifs, welches, wenn es auch nicht ganz befriedigte, doch im Gefolge hatte, dafs eine Anzahl der wichtigsten Artikel der Elbe wieder zugeführt wurden, die sonst den Eisenbahnen zur Beförderung zugegangen waren. Nach späteren Vereinbarungen wurde der Zoll zunächst von 6¾ auf 1⅓ Sgr. ermäfsigt, dann aber ein Normalzoll eingeführt, der in drei verschiedenen Klassen zu 16, 8 und 2 Pf. für den Centner zur Erhebung kam. Seit dem Jahre 1863 wurde nur noch ein Zoll für sämmtliche betheiligte Uferstaaten zu Wittenberge erhoben. Als nach dem Kriege von 1866 und der Bildung des Norddeutschen Bundes viele alte und hinderliche Verkehrs- und Entwickelungsschranken fielen, trat auch für die meisten Flüsse Deutschlands eine allgemeine Abgabenfreiheit ein, die durch das norddeutsche Bundesgesetz vom 11. Juni 1870 auch für die Elbe erlangt wurde. Seit dem 7. Juli desselben Jahres können alle Schiffe die Fluthen des mächtigen Stromes zu Berg und zu Thal durchkreuzen, ohne, wie dies über ein halbes Jahrtausend der Fall war, angehalten und tributpflichtig gemacht zu werden.

Wie bedeutend neben dem nicht zu ersetzenden Zeitverlust die aufzubringenden Zölle waren, wird folgendes Beispiel zur Genüge darthun.

Die Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompanie mufste im Jahre 1859 an Elbzoll zahlen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8 111 Thlr. | 17 Sgr. | 9 Pf. | an Hannover, |
| 2 561 - | 29 - | — - | an Lauenburg, |
| 5 763 - | 6 - | 5 - | an Mecklenburg, |
| Sa. 16 436 Thlr. | 23 Sgr. | 2 Pf. | |

Dieselbe Gesellschaft entrichtete 1866:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12 182 - | 25 - | 2 - | an das gemeinschaftliche Elbzollamt für Hannover, Mecklenburg und Lauenburg, und |
| 12 182 - | 26 - | 11 - | an das Vereins-Zollamt für Preufsen und Sachsen. |
| Sa. 24 365 Thlr. | 22 Sgr. | 1 Pf. | |

Der andere Grund, welcher hauptsächlich dazu beitrug, dafs der Verkehr auf der Elbe sich von jeher nur in einem beschränkten Mafsstabe entwickeln konnte, lag in der geringen Tiefe des Fahrwassers.

Es ist schon zu Anfang dieser Schilderung erwähnt worden, dafs Deutschland in früherer Zeit für eine nachdrückliche und beständige Regulirung seiner Ströme, für Herstellung und Unterhaltung eines normalen Fahrwassers wenig oder gar nichts gethan hat. In Folge dieser Vernachlässigung wurde die Fahrrinne der Elbe immer geringer. Messungen am Pegel bei Magdeburg ergaben eine allmähliche Abnahme der Wassermenge von 55 cm für den 100jährigen Zeitraum von 1730 bis 1830. Es lag hiernach die Besorgnifs nahe, die Elbe allmählich und vielleicht bald aus der Reihe der schiffbaren Ströme verschwinden zu sehen, ein Ereignifs, dessen Tragweite für die Wohlfahrt der

Bewohner des Stromgebietes und aller benachbarten Landschaften gar nicht zu übersehen war.

Erwägt man ferner, dafs der Schifffahrtsverkehr auf der Elbe sich gewöhnlich erst von Mitte März an entwickeln kann und einen weiteren unvermeidlichen Nachtheil dadurch erleidet, dafs er oft gerade zur Zeit des lebhaftesten Handels vorübergehend eingestellt werden mufs, so tritt deutlich hervor, wie hemmend und schädigend auch elementare Störungen sein müssen. Wiederholt war der Wasserstand der Elbe ein so niedriger, dafs der Schiffsverkehr nur unter den gröfsten Beschwerden fortgesetzt werden konnte. In den Jahren 1862 und 1865 mufste während verschiedener Monate die Regelmäfsigkeit der Fahrten ganz aufgegeben werden, was im letztgenannten Jahre bei der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompanie gegen das Vorjahr eine Minder-Einnahme von 2 148 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf. allein an Personengeld, und eine Verminderung des Ladungsguts von 249 752 Ctr. ergab. Noch ungünstigere Resultate ergab das Jahr 1868, wo in den Monaten Juli bis November ein so niedriger Wasserstand eintrat, wie er seit dem Jahre 1705 nicht vorgekommen war. Im Jahre 1874 zeigte der Pegel in Magdeburg schon vom Monat Juni an nur 14 Zoll Wasser. Die Fahrrinne des Stroms konnte nur in einer Wassertiefe von 24 Zoll erhalten werden. — Oft genug ist der Elbwasserstand zum Herbst um mehrere Ellen unter den Nullpunkt gesunken, so dafs die Elbe im Hochsommer sich keineswegs als einer der mächtigeren deutschen Ströme darstellte.

Trotz der lebhaften Klagen, zu denen diese schweren Uebelstände seit langen Zeiten Anlafs gaben, hat die hydrotechnische Behandlung des Elbstroms im Interesse der Schifffahrt erst im Jahre 1842 begonnen, während bereits durch die Wiener Kongrefsakte allgemeine Bestimmungen über die Unterhaltung der Leinpfade und über die Wegräumung der Schifffahrtshindernisse im Fahrwasser gegeben worden waren. Auch in der Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und Additionalakte vom 13. April 1844 war die Ausführung aller hierauf bezüglichen Bestimmungen wiederholt in Erinnerung gebracht worden. Auch durch die hydrotechnischen Untersuchungen, welche in den Jahren 1850 und 1858 stattfanden, wurde die Richtigkeit der nie verstummenden Klagen in vollstem Umfange erwiesen.

Erst durch die im Jahre 1861 erfolgte Einsetzung der Elbstrombaudirection in Magdeburg, welche ihre Thätigkeit im Laufe der Zeit auch über die oberhalb der Seevemündung belegenen Uferstrecken der Provinz Hannover, und seit 1876 auch über die Strecke im lauenburgischen Gebiet erstreckt hat, trat eine dem Bedürfnifs mehr entsprechende Vertheilung der Fonds ein, ferner wurden die von der Stromschaukommission angenommenen Normalbreiten der Korrektionslinien nach Mafsgabe der lokalen Verhältnisse festgestellt und systematisch ausgebaut, die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse, einschliefslich der Schiffmühlen*), verfolgt, die Konstruktionsformen verbessert und dem Strome eine seinen Verhältnissen angepafste Pflege zugewandt.

Inzwischen hatte die vorerwähnte Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompanie ihr Augenmerk auf die wichtigen Verbesserungen gelenkt, welche die Flufsschifffahrt auf der Seine durch die zwischen Paris und Conflans und zwischen Paris und Montéreau durch die *Compagnie du touage de la haute Seine* seit 1853 eingerichtete Kettenschifffahrt erfahren hatte. In der richtigen Erkenntnifs, dafs dieser Betrieb die Wasserstrafse konkurrenzfähig zu erhalten geeignet sei, suchte die Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompanie zur Ausübung der Kettenschifffahrt die Kon-

*) Von den im Jahre 1842 auf dem preufsischen Elbstrome vorhandenen, für die Elbschifffahrt so hinderlichen 89 Stück Schiffmühlen sind bis zum Jahre 1878 60 Stück angekauft und beseitigt.

zession nach, welche zunächst für die preufsische Elbstrecke von Buckau bis Schnackenburg auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt wurde. Zur ersten versuchsweisen Ausführung des Unternehmens wählte man absichtlich die schwierigste Flufsstrecke von Buckau bis zur Neustadt, $^{3}/_{4}$ Meilen (5,6 km), wo zwei Brücken zu passiren sind und eine grofse Strömung vorhanden ist.

Am 18. April 1866 wurde die erste Kette, eine Ankerkette von $^{7}/_{8}$ Zoll engl. (22 mm) Eisenstärke gewöhnlicher Konstruktion, in einer Länge von 16 500 Fufs und mit einem Gewicht von 1 206 Ctr., also etwa 7 $^{1}/_{2}$ Pfd. auf den Fufs, in das Flufsbett versenkt. Jedes Jahr wird auf eine Entfernung von zwei deutschen Meilen (Strecke Magdeburg-Hamburg) mit einem Kostenaufwande von 200 000 Mark die $^{7}/_{8}$-zöllige durch eine 1zöllige Kette bester Qualität ersetzt. Bis Ende 1878 waren bereits 8 853 Ctr. angeschafft.

Das zur Kettenschifffahrt als Remorqueur dienende Schiff hat eine Länge von 170 Fufs bei einer gröfsten Breite von 22 Fufs engl., und geht, vollständig ausgerüstet, 17 Zoll engl. tief. Es ist mit Ausnahme des Deckes ganz aus Eisen erbaut und hat vor und hinter der Maschine je eine wasserdichte Wand. Das Schiff ist mit zwei Steuerrudern versehen, welche von der Mitte aus gemeinschaftlich gesteuert werden. Mit Hülfe dieser Steuerung, sowie zweier an jedem Schiffsende angebrachter drehbarer Arme, welche, mit verschiedenen Rollen versehen, die aus dem Flusse emporsteigende und am anderen Ende herabsinkende Kette unterstützen, wird es möglich, das Schiff auch in anderer als der Richtung der Zugkette zu steuern, ohne dafs dadurch die Aufwicklung der letzteren gestört wird. Dies ist für die Anwendung des Kettenschiffs auf gekrümmten Stromstrecken von grofser Bedeutung.

Die auf dem Hintertheil des Schiffs befindlichen beiden Rollen, welche, je nachdem sich der Arm (Rollenträger) dreht, abwechselnd in Anspruch genommen werden, vermitteln den Lauf der Kette, welche, von dem Schiff auf dessen Vorderseite aus dem Wasser gehoben, durch Rollen unterstützt, eine über das Deck des Schiffs führende hölzerne Rinne passirt, mehrmals die Treibrollen umschlingt, und in umgekehrter Richtung wieder nach dem Flusse geht.

Nach mehrfachen Probefahrten, die über alles Erwarten günstig ausfielen, wurde der regelmäfsige Betrieb am 1. September 1866 nach Anleitung des von der Königl. Regierung bestätigten Tarifs begonnen. Dieser Tarif ist nach dem Grundsatze von $^{1}/_{2}$ Pf. pro Ctr. und Meile und für das leere Fahrzeug auf 1 $^{1}/_{3}$ Thlr. pro Meile festgesetzt. Dagegen beruht der Brückenpassagetarif (Strecke Neustadt—Buckau) auf festen Sätzen nach Mafsgabe der Beladung der Kähne. Das Kettenschiff schafft die ihm angehängten Lastkähne nach Mafsgabe des Wasserstandes, gleichviel ob es zwei oder sechs und mehr sind (was einer Last von 4—6 Güterzügen gleichkommt), mit einer Geschwindigkeit von 104 m zu Berg und 145 m zu Thal auf die Minute, oder $^{5}/_{6}$ deutsche Meilen stromauf und 1 $^{1}/_{6}$ Meilen stromab in der Stunde fort. Die Kettenschiffe befördern beispielsweise Lastkähne von Magdeburg nach Dresden in 72 Stunden, während Raddampfer dazu 120 Stunden brauchen. Das Schiff überwindet die Stromschnellen unter den Brücken ohne Anstrengung und findet auch in den Windungen des Flusses kein Hindernifs, da das Schiff bei Veränderungen des Fahrwassers im Stande ist, durch seine hinten und vorn angebrachten Steuer der Kette eine entsprechend veränderte Lage zu geben.

Auch die erwarteten Vortheile betreffs Ersparung von Brennmaterial verwirklichten sich thatsächlich. In der Zeit vom 15. August bis 23. Oktober 1866, während welcher Frist der Kessel reglementsmäfsig von früh bis spät Dampf halten und zum Dienst bereit sein mufste, wurden 22 Last (871 hl) Steinkohlen verbraucht, was pro Tag 4 Tonnen (8,8 hl) ausmacht. Hiernach würde 1 Ctr. Transportgut auf die Meile $^{1}/_{12}$ Pfd. Kohlen kosten, während bei Räderdampfschiffen erfahrungsmäfsig $^{1}/_{3}$ Pfd. verbraucht wird.

Diese bedeutende Ersparnifs erklärt sich dadurch, dafs die Maschine des Kettenschiffs keinen Kraftverlust hat, während die Räder der gewöhnlichen Dampfschiffe, ohne festen Widerstand im Wasser zu finden, ungleich mehr Drehungen machen müssen, um die nach ihren Verhältnissen bemessene gröfsere oder geringere Last fortschaffen zu können, dadurch also sehr viel Kraft verlieren.

Ebenso fällt noch der Uebelstand ins Gewicht, dafs die Bugsirkraft des Kettenschiffs bedeutend gröfser ist, als die der Räderschiffe. Ein Kettenschiff vermag eine Gütermasse von 50 bis 60 000 Ctr. fortzubewegen, was einem Räderschiff weder bei normalem Wasserstande, noch wenn die Elbe Hochwasser hat möglich ist. Der durch die Kette gewonnene feste Halt ist überall von unschätzbarer Wichtigkeit, da hierdurch die Fortbewegung schwimmender Gegenstände bis zur Grenze der Maschinenkraft und Haltbarkeit einer Kette, also auf die gröfsten Lasten, ermöglicht wird.

Bis Ende Dezember 1866 ergab die Kettendampfschifffahrt eine Einnahme von 2 893 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. für 734 zwischen Neustadt und Buckau beförderte Fahrzeuge. An Betriebskosten wurden 1 263 Thr. 11 Sgr. 2 Pf. verausgabt, pro Tag 9 1/3 Thlr. bei einer durchschnittlichen täglichen Einnahme von 21 5/12 Thlr. Das Schlepplohn wurde auf den mäfsigen Preis von 2 Sgr. für den Ctr. von Hamburg bezw. Altona bis Magdeburg (48 Wassermeilen) berechnet.

Auf Grund der gesammelten Erfahrungen wurde die Kette im März 1868 bis Niegripp und 1869 bis Ferchland, der Mündung des Plauenschen Kanals, weitergeführt. Hierdurch fielen dem Betriebe diejenigen Kähne der Hamburger Schifffahrt zu, welche mit Nordwestwind bis zum alten Pareyer Kanal gelangt, von hier ab aber der starken Stromkrümmung am sogenannten Springheger bei Bittkau wegen nicht weiter kommen können, wenn sie eine schnelle Beförderung wünschen und eine günstige Windrichtung nicht abwarten wollen. Die verlängerte Kette von Buckau bis Ferchland betrug nunmehr 165 400 Fufs im Gewicht von 11 994 Ctr. Im Spätherbst 1869 wurde auch auf einer Strecke der Oberelbe die Kettenschifffahrt mit 2 Remorqueuren eröffnet und ein Jahr später die Kette auf der ganzen schiffbaren Oberelbe bis Aufsig benutzt. Ende des Jahres 1878 hatte die Direction der Kettenschifffahrt der Oberelbe zu Dresden im Betriebe:

| | | |
|---|---|---|
| 177 247,022 m | Kette | auf der Elbe, |
| 151 058,025 m | - | |
| 2 445,027 m | - | |
| 22 500,022 m | - | auf der Saale. |

Im Frühjahr 1871 wurde die Kette von Ferchland bis Wittenberge verlängert, gleichzeitig auch der Räderdampfschiff-Kurs Wittenberge-Hamburg eingestellt, so dafs die ganze schiffbare Elbe in ihrem Laufe von Tetschen in Böhmen bis Hamburg, also auf eine Länge von ca. 95 Meilen (711 km) die Kette erhielt und Fahrzeuge jeder Gröfse unabhängig von der Windrichtung befördert werden konnten.

Die von Buckau bis Wittenberge gelegte Kette hat eine Länge von 442 297 Fufs und wiegt 31 707 Ctr. Im Oktober 1874 erfolgte die Verankerung im Hamburger Hafen. Dieselbe besitzt in ihrer Gesammtlänge, d. h. von Magdeburg bis Hamburg, eine Ausdehnung von 292,1 km und einen Werth von 1 700 000 Mark. Die Entfernung zwischen Magdeburg und Hamburg wird bei normalem Wasserstande in 4 Tagen zurückgelegt.

Durch Einführung der Kettenschifffahrt und durch Herstellung stärkerer Raddampfer ist es möglich geworden, auf der Elbe Fahrzeuge und Lasten zu Berg zu transportiren, die im Vergleich zu dem früheren Betriebe in einem sehr günstigen Verhältnisse stehen. Nach den Schiffsvermessungen von 1842 bis 1877 hatten die auf der Elbe kursirenden Fahrzeuge eine durchschnittliche Tragfähigkeit im Jahre 1842 1 200 Ctr., 1858 1 900 Ctr., 1866 2 200 Ctr., 1873 3 100 Ctr., 1877 3 200 Ctr., so dafs die durchschnittliche Tragfähigkeit um das 2 2/3 fache gestiegen ist. Weit erheblicher ist die absolute Tragfähigkeit gewachsen. Die gröfsten Fahrzeuge, welche die Elbe passirten, trugen im

Jahre 1842 3 000 Ctr., 1858 4 000 Ctr., 1866 5 000 Ctr., 1873 8 000 Ctr., 1877 10 000 Ctr., wonach die Nutzbarkeit der Schiffe auf das Vierfache gestiegen ist. Die Gröfse der im Jahre 1842 für die Elbschifffahrt gebrauchten Fahrzeuge betrug bei 3 000 Ctr. Tragfähigkeit: Länge 44 m, obere Breite 4,7 bis 5 m, Bordhöhe 1,57 m, Tiefgang leer 0,24 m, Tiefgang beladen 1,17 m. Die Gröfse der jetzt kursirenden mittleren Fahrzeuge von ca. 7 000 Ctr. Tragfähigkeit beträgt: Länge 58 m, obere Breite 7,4 m, Bordhöhe 1,66 m, Tiefgang leer 0,27 m, Tiefgang beladen 1,24 m, und bei der Meistbelastung von 10 000 Ctr., Länge 64 m, obere Breite 8 m, Bordhöhe 1,8 m, Tiefgang leer 0,28 m, Tiefgang beladen 1,4 m.

Die Zunahme der Dimensionen der Fahrzeuge in den letzten Jahren ergiebt sich auch aus der Zusammenstellung der in den Jahren 1872 bis 1875 zwischen Dresden und Magdeburg durch die Kettenschifffahrt geschleppten Fahrzeuge. Sie betrug an Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von 4 000 Ctr. 1310, 5 000 Ctr. 560, 6 000 Ctr. 280, 7 000 Ctr. 160, 8 000 Ctr. 110, 9 000 Ctr. 7, darüber 1 in 1872; 4 000 Ctr. 1650, 5 000 Ctr. 600, 6 000 Ctr. 390, 7 000 Ctr. 230, 8 000 Ctr. 200, 9 000 Ctr. 90, darüber 9 in 1875. Auch der Bau der Fahrzeuge, welcher früher ganz in Holz erfolgte, hat wesentliche Veränderungen erfahren. Spanten und Aufsenhaut werden jetzt zum grofsen Theile in Eisen ausgeführt, die Böden nebst Unterbord sind in Holz beibehalten, weil sie dadurch gegen Beschädigungen gesicherter bleiben.

Alle diese Fortschritte und Erfolge auf dem Gebiete der Schiffstechnik, welchen erfreulicher Weise eine sichtliche Zunahme des Flufsverkehrs folgte, würden jedoch vergeblich gewesen sein, wenn nicht in den letzten Jahren von Seiten der einzelnen vertragschliefsenden Elbuferstaaten für die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe Vieles gethan wäre. Mit erhöhter Energie und mit beträchtlichen Kosten sind besonders von Preufsen, Sachsen und Anhalt die Korrektionsbauten auf der Ober- und Unterelbe in Angriff genommen und dauernd fortgesetzt worden. Beispielsweise sind in dem 10jährigen Zeitraume von 1859 bis 1868 von den Uferstaaten 23 093 322 Mark, im Durchschnitt 2 309 331 Mark pro Jahr, im Ganzen verausgabt und zwar 12 964 383 Mark für Neubauten und 10 128 939 Mark für Konservation ausschliefslich der Kosten für selbstständige Deichbauten.

Die Höhe der Geldsumme, welche allein preufsischerseits seit Einsetzung der Elbstrom-Baudirection ausgegeben ist, beläuft sich auf 13 421 240 Mark. Der neueste Kostenanschlag für die Regulirung der Elbe schliefst mit der Summe von 8 600 000 Mark ab. Für die Vollendung der geplanten Bauten ist der Zeitraum bis zum Jahre 1891 ins Auge gefafst mit sich stetig verringernden Jahresraten von 2 000 000 Mark bis unter 300 000 Mark herab.

Selbst für Anhalt betragen die jährlichen Kosten, welche der Elbstrom von dem Staate fordert, weit über 300 000 Mark.

Die wesentlichsten Theile dieser Strombauten bestehen in der Anlage 1. von Buhnen, welche ein Einengen der Wasserstrafse und eine daraus folgende Vertiefung des Fahrwassers bezwecken; 2. von Deck- und Parallelwerken, d. i. steinerne Längsdämme, die an der konkaven Uferseite angelegt werden und den Strom zu einer gröfseren Geschwindigkeit seiner Strömung, also zu einem schnelleren Ablauf zwingen; 3. von Grundschwellen. Aufserdem werden Sprengungen vorgenommen, um die im Flufsbett vorhandenen festeren Bänke (Felsen) zu beseitigen, sowie Baggerungen ausgeführt, theils um einem Versanden und Verschlämmen der Fahrrinne vorzubeugen, theils um die Elbufer vor Ueberschwemmungen zu sichern.*) Weitere Vortheile, welche diesen Verbesserungen zu danken sind,

*) Im Zusammenhange mit den Gefälleverhältnissen zeigt die obere Elbe von der sächsischen Grenze etwa bis Magdeburg in ihrem Bett gröberes Material, Geschiebe mit Sand, welches je weiter stromab sich in gröberen Sand verfeinert und abwärts Wittenberge bereits eine leicht

bestehen in der wesentlichen Abkürzung der Zeitdauer der Fahrten. Während die Fahrzeuge früher nur 2 bis 3 Fahrten jährlich machen konnten, führen dieselben gegenwärtig 6 bis 7 Fahrten aus. Auch die Bemannung der Fahrzeuge mufste früher mit Rücksicht auf die vielfachen Erschwernisse in den nicht korrigirten Stromstrecken zu 6 bis 7 Mann angenommen werden, während sie gegenwärtig bei der leichteren Handhabung der Fahrzeuge in dem verbesserten Thalweg auf 3 bis 4 Mann gesunken ist. Die Einrichtung einer Exprefs-Güterdampfschifffahrt zwischen Hamburg und Magdeburg ermöglicht, Güter von Hamburg nach Leipzig innerhalb 8 bis 10 Tage, vom Tage der Einladung in Hamburg, in Leipzig zur Ablieferung zu bringen.

Ferner sind an dem wichtigsten Theile des Elbstromes, an welchem sich die Hamburger und Altonaer Häfen befinden, umfassende Stromregulirungsarbeiten ausgeführt worden, so dafs dadurch den fortwährend steigenden Ansprüchen der Neuzeit hinsichlich einer genügenden Wassertiefe nachgekommen ist. Schon jetzt erreichen die gröfsten transatlantischen Dampf- und Segelschiffe bei einigermafsen günstigen Fluthverhältnissen den Hamburger Hafen, ohne zum Leichten gezwungen zu sein, während noch vor 30 Jahren Schiffe von 13 Fufs Tiefgang häufig in die Lage kamen, einen Theil ihrer Ladungen auf dem Revier zu löschen, um an die Stadt kommen zu können.

Die Hauptursache dieser bedeutenden Verbesserung liegt in dem am 5. August 1879 dem Verkehr übergebenen Durchstich der Kalten Hofe und in dem gleichfalls in der Vollendung begriffenen Durchstich der Billwärder Insel. Die Elbe theilt sich nämlich bei Bunthaus 15 km oberhalb Hamburg in zwei Arme, in die Norder- und Süder-Elbe, welche sich unterhalb des Hamburger Hafens wieder vereinigen. Die Länge der Süder-Elbe, von der Köhlbrandmündung bis zur Separationsspitze bei Bunthaus beträgt 14,6 km, die Länge der Norder-Elbe zwischen denselben Punkten betrug vor der Ausführung des Kalten Hofe-Durchstichs 16,3 km; letztere war also um 1,7 km länger als erstere. Die Süder-Elbe ist bei der oberen Theilungsspitze der mächtigere Strom und daraus folgt, dafs aus der Oberelbe eine entsprechend gröfsere Wassermasse durch die Süder-Elbe als durch die Norder-Elbe abgeführt wird. Erwägt man, wie eine kundige Feder in der »Hamb. Börsenhalle« ausführt, dafs die Süder-Elbe der kürzere Arm ist, sowie die demgemäfs verschiedene Einwirkung von Ebbe und Flut auf diese beiden Stromarme, so ergiebt sich leicht, dafs die Süder-Elbe ein natürliches Uebergewicht über die Norder-Elbe besitzen mufs. Die Fluthwelle trat bei der Köhlbrandmündung gleichzeitig in beide Elbarme ein und erreichte auf dem kürzeren Wege der Süder-Elbe die obere Theilungsspitze bei Bunthaus früher als auf dem längeren Wege der Norder-Elbe; sie ging dann um die obere Theilungsspitze herum und staute in die Norder-Elbe so weit zurück, bis sie der in diesen Stromarm eingedrungenen Fluthwelle begegnete. An dieser Begegnungsstelle der beiden Fluthwellen traten naturgemäfs Versandungen ein, und diese verhinderten eine kräftige Rückströmung der Ebbe durch die Norder-Elbe. Hieraus erhellt, wie werthvoll jede Verkürzung der Norder-Elbe für die Tieferhaltung des Stromes sein mufs.

In Folge des Durchstichs der Kalten Hofe ist die Länge der Norder-Elbe um ca. 900 m verkürzt; sie beträgt jetzt 15,4 km gegen 14,6 km der Süder-Elbe. Die letztere bleibt also immer noch der kürzere Arm; allein der Längenunterschied ist von 12% auf 5½% vermindert. Ueberdies ist der untere Theil der Norder-Elbe für die Bewegung der Fluthwelle so viel günsti-

---

bewegliche Masse ganz feinen Sandes bildet. Hieraus erklärt sich der Umstand, dafs im Jahre 1876 die Kette zwischen Magdeburg und Wittenberge im Fluthlande total versandet war. Es bedurfte wochenlanger Anstrengungen, ehe dieselbe wieder freigelegt werden konnte, was einen Kostenaufwand von nahezu 3000 Mark verursachte.

ger als derjenige der Süder-Elbe, dafs die Begegnung der beiden Fluthwellen jetzt bei der Bunthäuser Separationsspitze stattfindet. Damit ist die Hauptbedingung für eine kräftigere Durchströmung und bessere Tieferhaltung der ganzen Norder-Elbe gegeben. Die Länge des Durchstichs durch die Kalte Hofe beträgt nahezu 2,5 km, seine Breite bei mittlerem Wasserstande 232 m und seine Sohle hat eine Höhenlage von + 0,6 m (8 Fufs unter alt Null). Der Durchstich durch die Billwärder-Insel ist 1,8 km lang, seine Breite beträgt bei mittlerem Wasserstande 114 m und seine Sohle erhält eine Höhenlage von + 2,3 m (2 Fufs unter alt Null).

Für die Hebung des Verkehrs auf der Elbe ist es ferner von der gröfsten Wichtigkeit, dafs sich die Schifffahrt auf dem Strome neuerdings wesentlich ausgedehnt hat. Während Tetschen lange Zeit der Anfangspunkt der gröfseren Schifffahrt war, ist derselbe durch den böhmischen Braunkohlen- und Holzverkehr heute über Aufsig hinaus bis nach Lobositz, Leitmeritz und Raudnitz verlegt worden. Aufserdem sind in letzter Zeit eine Menge neuer Zufuhrwege entstanden oder noch im Bau begriffen, die den Flufsverkehr beleben und heben. Wie verlautet, entfaltet sich auch auf österreichischem Gebiet eine rege Thätigkeit in der Herstellung zweckmäfsiger Verbindungen der Eisenbahnen mit der Elbe.

Für den Handelsstand drückt sich der Erfolg der Stromverbesserungen sehr erfreulich in der Ermäfsigung der Frachten aus, da kaum noch die Hälfte der Frachtsätze aus dem vorigen Jahrzehnt für gleiche Elbstrecken gezahlt wird.

Fafst man die vorstehend erörterten Angaben über die Verhältnisse der grofsen Wasserstrafse zusammen, so ergiebt sich, dafs, wo die Regulirung der Flüsse gehoben wird, ein Aufschwung des gesammten Binnenhandels, insbesondere auch der Flufsschifffahrt unausbleiblich ist.

Ueber die Güterbewegung auf der Elbe lassen sich hier Mangels amtlicher statistischer Notizen Zahlenangaben nur annähernd feststellen. Immerhin dürfte das Wenige, was über die Transportverhältnisse geboten werden kann, dazu beitragen, die Bedeutung der Elbe als Fahrstrafse genügend zu kennzeichnen.

Nach den Angaben der Hamburger Statistik wurden von Hamburg und Altona nach und von der Oberelbe

| im Durchschnitt der Jahre | versandt | | bezogen | |
|---|---|---|---|---|
| 1856—1860 | 6 692 100 | Centner | 4 404 900 | Centner |
| 1861—1865 | 6 325 000 | - | 5 662 700 | - |
| 1866—1870 | 7 298 200 | - | 6 632 400 | - |
| 1871—1875 | 8 438 900 | - | 5 901 100 | - |
| im Jahre 1875 | 7 516 400 | - | 5 981 800 | - |
| - - 1876 | 8 237 900 | - | 6 974 100 | - |
| - - 1877 | 9 597 421 | - | 10 212 285 | - |

Ein Vergleich dieser Zahlen mit dem Eisenbahnverkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn läfst die Wichtigkeit einer guten Wasserstrafse auf den ersten Blick erkennen. Den 19 809 706 Ctrn. des Hamburger Verkehrs auf der Ober-Elbe im Jahre 1877 stehen nur 14 245 360 Ctr. der konkurrirenden Eisenbahn gegenüber.

Nach einer anderen Notiz liefen in Hamburg 1873 flufswärts auf der Oberelbe ein: 3 547 beladene, 1 140 leere Schiffe und 166 Flöfse mit einer Ladung von 6 003 022 Ctrn. Dagegen gingen ab: 4 174 beladene und 776 leere Schiffe mit einer Ladung von 7 898 888 Ctrn. (1872: 9 610 950 Ctr.). Die Waaren von der Oberelbe stellen einen Werth von 55 654 240 Mk. und von der Niederelbe von 13 755 630

Mark und von bzw. über Harburg von 18 329 250 Mk. dar.

Der Geschäftsbetrieb einzelner Flufsschifffahrts-Gesellschaften läfst sich aus den von denselben alljährlich veröffentlichten Berichten wie folgt zusammenstellen:

## 1. Uebersicht der von der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompanie auf der Elbe beförderten Personen und Güter.

### a. Dampfschifffahrt.

| Jahr | Anzahl der Reisen. | Zu Thal beförderte | | Zu Berg beförderte | | In Summa befördert | | Unter Berührung des Packhofs zu Magdeburg wurden überhaupt befördert | | | | In Summa beförderte Güter. | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | zu Thal | | zu Berg | | | |
| | | Personen. | Güter. | Personen. | Güter. | Personen. | Güter. | Tour Magd.-Hamb. | Tour Dresd.-Magd. | Tour Hamb.-Magdb. | Tour Magd.-Dresd. | | |
| | | | Ctr. | | Ctr. | | Ctr. | Ctr. | Ctr. | Ctr. | Ctr. | Ctr. | |
| 1843 | 312 | — | — | — | — | 24 956 | 214 390 | — | — | — | — | — | |
| 1844 | 289½ | — | — | — | — | 23 942 | 235 713 | — | — | — | — | — | |
| 1845 | 281½ | — | — | — | — | 26 090 | 288 828 | — | — | — | — | — | Passagierpreise um 25% ermäfsigt. |
| 1846 | 279½ | — | — | — | — | 28 892 | 303 184 | — | — | — | — | — | |
| 1847 | ? | — | — | — | — | ? | ? | — | — | — | — | — | Reisetouren Magdeburg-Dresden u. Hamburg-Wittenberge. |
| 1848 | 110 | 2 189 | 73 098 | 778 | 220 682 | 2 967 | 293 780 | — | — | — | — | — | |
| 1849 | 63 | 3 505 | 48 670 | 1 505 | 125 789 | 5 070 | 174 459 | — | — | — | — | — | |
| 1850 | 119 | 4 079 | 61 361 | 1 944 | 247 414 | 6 023 | 308 775 | 64 180 | 20 331 | 405 663 | 88 519 | 578 693 | |
| 1851 | 120 | 4 637 | 68 545 | 2 411 | 266 276 | 7 048 | 334 821 | 47 659 | 23 221 | 348 507 | 116 409 | 535 796 | |
| 1852 | 148 | 5 949 | 109 036 | 2 726 | 395 498 | 8 675 | 504 534 | 74 902 | 29 983 | 457 847 | 179 080 | 741 812 | |
| 1853 | 130½ | 6 744 | 95 135 | 3 524 | 302 803 | 10 268 | 397 938 | 58 364 | 34 416 | 319 434 | 171 169 | 583 383 | |
| 1854 | 142½ | 8 037 | 130 452 | 3 788 | 403 986 | 11 825 | 534 438 | 53 272 | 45 199 | 386 287 | 175 278 | 660 036 | |
| 1855 | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | | | | | | |
| 1856 | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | | | | | | |
| 1857 | ? | ? | 68 183 | ? | 471 982 | ? | 540 165 | | | | | | |
| 1858 | 84 | ? | 67 786 | ? | 539 785 | ? | 607 571 | | | | | | |
| 1859 | 85½ | 6 147 | 69 261 | 1 981 | 443 027 | 8 128 | 512 388 | | | | | | |
| 1860 | 74½ | 7 690 | 145 052 | — | 391 615 | 7 690 | 536 667 | | | | | | Dresdener Tour aufgehoben. |
| 1861 | 108½ | 9 870 | 215 813 | — | 486 497 | 9 870 | 702 310 | | | | | | |
| 1862 | 97½ | 9 124 | 171 821 | — | 546 667 | 9 124 | 718 488 | | | | | | |
| 1863 | 60 | 3 980 | 177 482 | — | 490 193 | 3 980 | 667 675 | | | | | | Alleiniger Kurs zwischen Magdeburg und Hamburg. |
| 1864 | 81 | 5 150 | 230 577 | — | 559 462 | 5 150 | 790 039 | | | | | | |
| 1865 | 62½ | 2 794 | 184 920 | — | 355 366 | 2 794 | 540 286 | | | | | | |
| 1866 | 84 | 2 727 | 433 096 | — | 378 823 | 2 727 | 811 919 | | | | | | |
| 1867 | 79½ | 2 875 | 327 661 | — | 400 182 | 2 875 | 727 843 | | | | | | |
| 1868 | 72 | 2 405 | 280 922 | — | 375 740 | 2 405 | 656 662 | | | | | | |
| 1869 | 74 | 1 665 | 328 399 | — | 472 068 | 1 665 | 800 467 | | | | | | |
| 1870 | 61 | 857 | 269 825 | — | 483 847 | 857 | 753 672 | | | | | | |
| 1871 | 67½ | 682 | 322 655 | — | 705 568 | 682 | 1 028 223 | | | | | | |
| 1872 | — | — | ? | — | ? | — | 708 070 | | | Personenbeförderung aufgegeben. | | | |
| 1873 | ? | — | 211 074½ | — | 398 682½ | — | 609 757 | | | | | | Tour zwischen Magdeburg und Hamburg bzw. Harburg. |
| 1874 | ? | — | 243 217 | — | 230 672 | — | 473 889 | | | | | | |
| 1875 | ? | — | 292 564 | — | 383 185 | — | 675 749 | | | | | | |
| 1876 | ? | — | 485 726 | — | 340 857 | — | 826 583 | Einrichtung eines Exprefs-Dampfschiff-Verkehrs. | | | | | |
| 1877 | ? | — | 641 648 | — | 615 639 | — | 1 257 287 | | | | | | |
| 1878 | ? | — | 953 546 | — | 752 951 | — | 1 706 497 | | | | | | |

**b. Kettenschiffahrt.**

| 1. Jahr. | 2. Kurs Neustadt-Buckau beförderte Kähne. beladen Stück. | leer Stück. | 3. Kurs Ferchland-Magdeburg beförderte Kähne. beladen Stück. | leer Stück. | 4. Kurs Hamburg-Magdeburg beförderte Kähne. beladen Stück. | leer Stück. | 5. Gewicht der Ladung ad 2. Ctr. | 6. Gewicht der Ladung ad 3 bezw. 4. Ctr. | 7. Gesammtgewicht. Ctr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866 | 491 | 243 | — | — | — | — | 496 928 | — | 496 928 |
| 1867 | 1 690 | 1 026 | — | — | — | — | 2 556 730 | — | 2 556 730 |
| 1868 | 2 110 | 966 | — | — | — | — | 3 381 770 | — | 3 381 770 |
| 1869 | 2 464 | 1 262 | 534 | — | — | — | 3 486 905 | 572 671 | 4 059 576 |
| 1870 | 2 271 | 1 562 | 1 325 | 283 | — | — | 4 232 930 | 2 193 013 | 6 425 943 |
| 1871 | 2 515 | 1 493 | 1 395 | 212 | — | — | 4 854 030 | 2 546 477 | 7 400 507 |
| | überhaupt | | | | überhaupt | | | | |
| 1872 | 4 243 | | | | 2 438 | | 4 861 860 | 3 233 050 | 8 094 910 |
| 1873 | 4 031 | | | | 2 474 | | 4 281 392 | 3 558 921 | 7 840 313 |
| 1874 | 3 079 | | | | 2 302 | | 2 579 788 | 2 486 927 | 5 066 715 |
| 1875 | 3 072 | | | | 3 264 | | 2 625 038 | 4 018 941 | 6 643 979 |
| 1876 | 3 514 | | | | 3 494 | | 3 166 060 | 4 103 267 | 7 269 327 |
| 1877 | 3 862 | | | | 3 765 | | 3 254 203 | 4 308 045 | 7 562 248 |
| 1878 | 3 866 | | | | 4 423 | | 2 991 940 | 5 669 073 | 8 661 013 |

## 2. Uebersicht der auf der Ober-Elbe zwischen Magdeburg und Schandau bewegten Güter etc.*)

**a. Schleppschiffahrt.**

| Jahr. | Anzahl der zu Berg gefahrenen Remorqueure und Kettenschiffe. | Schleppkähne. | Davon beladen. | Gewicht der Ladung. ca. Ctr. | Anzahl der zu Thal gefahrenen Schlepp-Dampfschiffe. | Schleppkähne. | Gewicht der Ladung. ca. Ctr. | Ueberhaupt beförderte Ladung ca. Ctr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1871 | 401 | 1 722 | 901 | ? | 382 | 23 | ? | ? |
| 1872 | 278 | 1 440 | 770 | ? | 268 | 33 | ? | ? |
| 1873 | 311 | 1 890 | 756 | 2 083 500 | 289 | 14 | 45 500 | 2 130 000 |
| 1874 | 275 | 1 682 | 675 | 1 528 000 | 250 | 17 | 57 000 | 2 105 000 |
| 1875 | 413 | 2 357 | 827 | 2 213 000 | 383 | 45 | 184 000 | 2 397 000 |
| 1876 | 478 | 2 782 | 745 | 2 248 000 | 444 | 44 | 175 000 | 2 423 000 |
| 1877 | 605 | 3 509 | 897 | 2 101 000 | 545 | 61 | 214 000 | 2 315 000 |
| 1878 | 677 | 3 528 | 736 | 2 060 000 | 661 | 91 | 382 000 | 2 442 000 |

*) Direction der Kettenschleppschifffahrt der Ober-Elbe zu Dresden.

**b. Segelschifffahrt.**

| Jahr. | Anzahl der zu Berg gefahrenen Segelschiffe. | Davon beladen. | Davon unbeladen. | Gewicht der Ladung ca. Ctr. | Personen-Dampfschiffe. | Anzahl der zu Thal gefahrenen Segelschiffe. | Gewicht der Ladung ca. Ctr. | Flösse. | Personen-Dampfschiffe. | Ueberhaupt beförderte Ladung ca. Ctr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1871 | 559 | 196 | 363 | ? | ? | 1 871 | ? | 586 | ? | ? |
| 1872 | 214 | 23 | 191 | ? | ? | 1 516 | ? | 439 | ? | ? |
| 1873 | 91 | 11 | 80 | 17 200 | 454 | 1 631 | 5 036 500 | 449 | 453 | 5 053 700 |
| 1874 | 61 | 2 | 59 | 2 000 | 383 | 1 737 | 6 308 000 | 507 | 382 | 6 310 000 |
| 1875 | 21 | 1 | 20 | 1 000 | 585 | 2 568 | 9 749 000 | 711 | 558 | 9 750 000 |
| 1876 | 3 | 1 | 2 | 1 000 | 615 | 2 566 | 12 310 000 | 533 | 614 | 12 311 000 |
| 1877 | 10 | — | 10 | — | 745 | 3 569 | 13 820 000 | 434 | 744 | 13 820 000 |
| 1878 | 2 | — | 2 | — | 644 | 4 022 | 15 956 000 | 555 | 647 | 15 956 000 |

Nach amtlichem Ausweis passirten im Monat Oktober 1879 die Riesaer Elbbrücke stromabwärts 11 beladene Schleppkähne mit 38 000 Ctr. und 415 Segelschiffe mit 1 658 100 Ctr. Ladung, besonders Kartoffeln. Stromaufwärts wurden allein ca. 54 000 Ctr. englisches Roheisen transportirt.

Von Massengütern wurden im Jahre 1878 hauptsächlich befördert:

zu Thal:

| | | |
|---|---|---|
| Braunkohlen . . | 488 917 | Ctr. |
| Salze . . . . . . | 74 327 | - |
| Getreide . . . . | 44 229 | - |
| Rohzucker . . . | 41 551 | - |
| Granitsteine . . | 32 778 | - |
| Raps . . . . . . | 11 961 | - |
| Graphit . . . . | 11 217 | - |
| Melasse . . . . | 10 816 | - |

u. s. w.

zu Berg:

| | | |
|---|---|---|
| Roheisen . . | 100 116 | Ctr. |
| Jute . . . . . | 22 344 | - |
| Petroleum . . | 17 440 | - |
| Farbhölzer . . | 14 844 | - |
| Soda . . . . . | 12 894 | - |
| Harz . . . . . | 12 682 | - |
| Schiefer . . . | 10 036 | - |

u. s. w.

Die Ausnutzung des Laderaums der Schiffe lieferte für die Strecke zwischen Dresden und Magdeburg in den letzten Jahren folgendes Ergebnifs:

| | mit voller Ladung | $^3/_4$—$^1/_1$ | $^1/_2$—$^3/_4$ | $^1/_3$—$^1/_2$ | mit weniger als $\frac{1}{3}$ Ladung | Betriebstage insgesammt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1875 | 49 | 47 | 65 | 66 | 32 | 259 |
| 1876 | 69 | 42 | 79 | 70 | 28 | 288 |
| 1877 | 69 | 35 | 25 | 172 | 4 | 305 |
| 1878 | 86 | 24 | 73 | 110 | 3 | 296 |

Die Prager Dampf- und Segelschifffahrts-Gesellschaft, welche vom Frühjahr 1880 ab zwischen Prag und Aufsig bezw. auf der Strecke Aufsig-Melnik den Dampfverkehr einführen wird, verfrachtete im Jahre 1879 über 2 000 000 Centner, ein Quantum, wie es seit dem Bestehen der Schifffahrt (1823) nicht erzielt wurde. Im Jahre 1872 wurden nur 1 420 514 Ctr. befördert.

# II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Der Elektrotechnische Verein, über dessen Errichtung auf S. 46 dieser Blätter berichtet worden ist, hat inzwischen unter den günstigsten Vorzeichen seine Wirksamkeit begonnen. Die Theilnahme, welche dem Unternehmen in ganz Deutschland über alle Erwartungen hinaus entgegengebracht wird, beweist, wie fruchtbar der Gedanke war, einen Vereinigungspunkt für sämmtliche auf den verschiedenen Feldern der Elektrotechnik thätigen Kräfte zu schaffen. Die Zahl der dem Verein beigetretenen oder zum Beitritt angemeldeten Mitglieder beträgt nach den Mittheilungen, welche hierüber in der am 24. Februar stattgefundenen zweiten Sitzung des Vereins gemacht werden konnten, bereits über Tausend, von denen ungefähr 250 Mitglieder in Berlin wohnhaft sind. Neben einer stetig im Wachsen begriffenen Anzahl von Beamten der Post- und Telegraphenverwaltungen des Deutschen Reichs, Bayerns und Württembergs sind alle mit der Anwendung der Elektrizität irgendwie in Berührung stehenden Berufskreise im Verein zahlreich vertreten. Der Vorstand des Vereins hat sich, nachdem die in der Sitzung vom 27. Januar wegen Stimmenzersplitterung nicht zu Stande gekommene Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden in der zweiten Vereinsversammlung vollzogen worden ist, nunmehr endgültig konstituirt; er besteht aus den Herren: Dr. Werner Siemens, Vorsitzender, Director des General-Telegraphenamts Budde, stellvertretender Vorsitzender, Geheimer Ober-Postrath Dr. Fischer, Syndikus, Professor Dr. Neesen, erster Schriftführer, Geheimer exp. Sekretär Hoffmann, zweiter Schriftführer, Münzdirector Conrad, Kassirer, und Telegraphen-Ingenieur Vogel, Buchhalter. Ebenso ist der in der Sitzung vom 27. Januar erwählte Ausschufs, in welchem der Herr General-Director Budde als Vorsitzender, Herr Oberst Kessler vom Grofsen Generalstabe als stellvertretender Vorsitzender fungiren, in volle Thätigkeit getreten. Durch die am 24. Februar einstimmig vollzogene Wahl Seiner Excellenz des Herrn General-Postmeisters Dr. Stephan zum Ehren-Präsidenten des Vereins haben die zur Errichtung der neuen Gesellschaft dienlichen Schritte ihren Abschlufs gefunden, und es ist damit zugleich die werthvollste Bürgschaft für eine fortdauernd thatkräftige und gedeihliche Leitung des Vereins erreicht worden. Voller Thatkraft wird es sicherlich bedürfen, wenn der Verein den umfassenden Aufgaben, die sich ihm durch die täglich wachsende Ausdehnung des elektrotechnischen Gebiets in reichster Fülle zudrängen, durch seine Arbeiten in einer seiner Stellung entsprechenden Weise gerecht werden will. Diese Arbeiten, welche durch den S. 93 des Archivs erwähnten Vortrag des Vorsitzenden Herrn Dr. Werner Siemens über elektrische Eisenbahnen würdig eingeleitet worden sind, finden inzwischen sowohl in der Vereins-Zeitschrift, von der bereits das zweite Heft erschienen ist, als in den Versammlungen des Vereins den erfreulichsten Fortgang. Dem Vortrage in der Sitzung vom 24. Februar über die Theilung des elektrischen Lichts, welchen der Vortragende, Herr v. Hefner-Alteneck, durch eine Reihe von höchst interessanten Experimenten, namentlich durch die überaus glänzende elektrische Beleuchtung des Vereinssaales wirksam erläuterte, folgte eine angeregte Besprechung, bei welcher manche für die Abwägung der Vorzüge und der Mängel dieser neuen Beleuchtungsmethode wichtige Gesichtspunkte ans Licht gestellt wurden.

---

Kulturhistorische Stammbücher. Angeregt durch den Gedanken, welcher dem Poststammbuch zu Grunde liegt, hat die Verlagsbuchhandlung von W. Spemann in Stuttgart den Versuch unternommen, für alle höheren Berufsklassen aus den Literaturen der namhaftesten Kulturvölker das wesentlichste Material zu einer Gesammtgeschichte des betreffenden Berufes zusammen zu tragen. Von diesen Stammbüchern liegen bis jetzt fünf, dasjenige des Arztes, des Lehrers, des Pfarrers, des Studenten und schliefslich das des Juristen und Beamten in ebenso ansprechender als zweckmäfsiger Ausstattung vor.

Wie die Post sich freuen darf, durch ihren Vorgang auch die Angehörigen anderer Berufszweige auf die Schätze hingewiesen zu haben, welche für die Kulturgeschichtsforschung durch Sammlung und Erhaltung des fachgeschichtlich Denkwürdigen zu bergen sind, so sind wir berechtigt, von der erhöhten Theilnahme, die durch Veröffentlichungen dieser Art überhaupt dem Verständnifs der Vergangenheit zugewendet wird, mannigfachen Gewinn für unsern eigenen Beruf zu erwarten.

Der Plan des Poststammbuches ist vorwiegend darauf gerichtet, die Post als Verkehrsanstalt in den verschiedenen geschichtlichen Stadien ihrer Entwickelung und in dem Gesammtumfange ihrer Kulturleistungen zu veranschaulichen. Dagegen suchen die von Herrn W. Spemann veranstalteten Sammlungen mehr die Träger der einzelnen Berufszweige ins Auge zu fassen, indem sie aus der Literatur des Orients (Aegypter, Inder, Chinesen, Hebräer und Araber), des klassischen Alterthums in Griechenland und Rom, des Mittelalters und der Haupt-Kulturvölker der Neuzeit vorzugsweise solche Zeugnisse beibringen, welche sich auf die persönlichen Verhältnisse und die soziale Stellung des Arztes, Lehrers u. s. w. beziehen.

Sammlungen dieser Art können die Vollständigkeit, die ihren Urhebern vorschwebt, nur durch das Zusammenwirken aller Berufsangehörigen erlangen. Wie dasselbe in reichem Mafse dem Poststammbuche zu Gute gekommen ist, so wird es auch unter den Lesern des Archivs an freundlichen Förderern des einen oder des anderen der kulturhistorischen Stammbücher nicht fehlen. Sind doch unsere Leser, in ihrer Eigenschaft als Beamte, bei einem dieser Fächer, dem des Juristen und Beamten, persönlich betheiligt.

Nur in Beziehung auf dieses Stammbuch seien deshalb an dieser Stelle noch einige Bemerkungen gestattet.

Der überreiche Stoff, den die mannigfachen Beziehungen des Juristen und des Beamten in ihrer nach Zeit und Ort so verschiedenartigen Gestaltung und in der Fülle der dieser gröfsten Berufsklasse obliegenden Aufgaben darbieten, kann in einem Bändchen von noch nicht dreihundert Seiten naturgemäfs auch nicht annähernd erschöpft werden. Um die Trockenheit zu vermeiden, die mit manchen Seiten dieses Berufes unvermeidlich verknüpft ist, lag für die Veranstalter der Sammlung die Versuchung nahe, sich an Aussprüche zu halten, in denen der Witz und der Humor der verschiedenen Zeitalter und Nationen sich Juristen und Beamte zur Zielscheibe erwählt haben. Dieser Versuchung ist von den Herausgebern des vorliegenden Stammbuches insoweit erfolgreich widerstanden worden, als sie sich auf die Wiedergabe derartiger Stellen keineswegs beschränkt haben, sondern unverkennbar beflissen gewesen sind, den sittlichen Kern des Beamtenthums und seine hohe Wichtigkeit für das gesammte nationale Leben durch passende Zeugnisse in das rechte Licht zu stellen. Die Zeiten, in denen man sich den Beamten vorzugsweise unter der Karikatur des Staatshämorrhoidarius vorzuführen bemühte, sind glücklicher Weise vorüber. Nichts desto weniger führt man, um mit den treffenden, im Stammbuch des Juristen und Beamten S. 189 verzeichneten Worten des Kanzlers von Rümelin zu reden, »aus alter Gewohnheit unter ganz veränderten Verhältnissen das Gerede über büreaukratischen Druck, Zopf und Unverstand fort.« Viel zu wenig wird noch bei uns erkannt, »welchen Schatz die deutschen Staaten in der Organisation der Aemter und

in der Qualität ihrer öffentlichen Diener vor allen anderen Ländern voraus haben.« Das Stammbuch des Juristen und Beamten kann zur Berichtigung der öffentlichen Meinung und zur Kräftigung der Berufsfreude der deutschen Beamten wirksam beitragen, wenn bei späteren Auflagen eine Ergänzung des bereits Gebotenen durch Bilder aus dem Leben trefflicher deutscher Staatsdiener erstrebt wird, in deren Wirken die sittliche Macht des deutschen Beamtenthums zu besonders bezeichnendem Ausdruck gelangt ist. Wir denken hierbei an Staatsmänner wie die Räthe des Grofsen Kurfürsten, einen Otto v. Schwerin oder Paul v. Fuchs, an den Freiherrn Karl Abraham v. Zedlitz-Leipe, den Unterrichtsminister Friedrichs des Grofsen, an Verwaltungsbeamte wie Domhardt, den Organisator Westpreufsens, oder den Freiherrn v. Vincke, den bekannten Ober-Präsidenten von Westfalen, an Juristen vom Schlage eines Christoph Heinrich Sethe, der selbst dem allgewaltigen Korsen gegenüber seine Charakterfestigkeit und Berufsehre würdig zu behaupten gewufst hat, und aus dessen Denkwürdigkeiten im letzten Bande von Gustav Freitag's Bildern aus der deutschen Vergangenheit höchst anziehende Mittheilungen gemacht worden sind. Musterbilder solcher Trefflichkeit haben dem deutschen Beamtenstande glücklicher Weise zu keiner Zeit gefehlt und verdienen in einer Sammlung zu glänzen, die sich nicht blos das *Delectare*, sondern auch das *Prodesse* zu ihrem literarischen Ziel erwählt.

---

Die englischen Penny-Freimarken, welche sich durch ihre charakteristische dunkelbraunrothe Farbe auf den ersten Blick in auffallender Weise kenntlich machten, werden seit Kurzem in einer bedeutend abgeblafsten Schattirung derselben Farbe hergestellt. Unzweifelhaft wird die englische Postverwaltung zu dieser Aenderung durch gute Gründe veranlafst worden sein; das konservative englische Publikum scheint indefs, wie aus vielen Zuschriften an öffentliche Blätter hervorgeht, die Neuerung nicht mit grofsem Wohlwollen aufgenommen zu haben und zeigt ein dringendes Verlangen nach Wiedereinführung der altgewohnten Farbe. Aus einem scherzhaften Nachrufe, den die *London Illustrated News* der alten braunrothen Pennymarke widmet, geht indefs hervor, dafs dieses Werthzeichen seit 1840, in welchem Jahre dasselbe eingeführt worden ist, schon mancherlei Wandlungen durchgemacht hat. In der ersten Ausgabe erschien die Marke in schwarzem Druck und mit den Initialen V. R. in den oberen Ecken. Schon 1841 aber erhielt sie eine rothbraune Färbung, welche 1843 wiederum einer neuen Schattirung weichen mufste. Gleichzeitig wurden in dem Stich Verbesserungen angebracht. Im Jahre 1850 wurde die Durchlochung, sowie die dunkle Farbenschattirung eingeführt, welche die Marke bisher ausgezeichnet hat. 1864 endlich fielen die oberen Initialen V. R. in den oberen Ecken fort und wurden durch andere Buchstaben ersetzt. Vom Beginn ihres Bestehens an zeigte die Marke das Bildnifs der Königin in der Mitte, man nannte danach das Werthzeichen auch allgemein »Queen's head«, welcher Ausdruck in England jetzt nahezu in Vergessenheit gerathen ist.

---

Das Projekt der Sahara-Eisenbahn. Im Anschlufs an die Mittheilungen in No. 15 und 18 des Archivs für 1879 wird die Nachricht für unsere Leser von Interesse sein, dafs die französische Regierung zu den Vorstudien behufs Verwirklichung des Projekts einer Eisenbahnverbindung Algeriens und Senegambiens mit dem Niger 600 000 Frcs. bewilligt hat. Diese in drei Abtheilungen auszuführenden Vorstudien sind für Algerien den Ingenieuren Robin, Derotrie und Lebiez und für die algerische Sahara den Ingenieuren Choisy und Pouyanne übertragen, die dritte Sektion umfafst zwei Unter-

abtheilungen: 1. die des Oberstlieutenants Flatters, welcher eine von der algerischen Sahara nach dem Sudan führende, zwischen Niger und dem Tschadsee endende Linie ermitteln soll, und 2. eine vom Senegal aus zu entsendende Abtheilung. Der verdiente Forscher P. Soleillet, welcher sich in Bordeaux wiederum nach dem Senegal eingeschifft hat, erhielt 30000 Frcs. von der oben genannten Summe zu der von ihm beabsichtigten Reise über Timbuktu nach Algerien.

---

Drahtseilbahn auf den Vesuv. Nach einer der Baugewerks-Zeitung entnommenen Mittheilung ist die nach dem Gipfel des Vesuv führende Drahtseilbahn jetzt fertiggestellt. Dieselbe ist 900 m lang und endet hart am Rande des Kraters. Mittels zweier Stahlseile werden die Züge durch eine Dampfmaschine, die sich am Fufse des Vesuvkegels befindet, in Bewegung gesetzt. Die gröfste Schwierigkeit beim Bau bestand in der Herbeischaffung des Wassers; man legte für dasselbe zwei sehr grofse Behälter an, von denen sich der eine in der Nähe der Station, der andere unweit des Observatoriums befindet.

Die Erfahrung wird nun lehren, ob diese von der menschlichen Klugheit ersonnenen Fesseln ausreichen werden, um die dämonische Natur des Feuerberges auf die Dauer zu zähmen.

---

Die Taybrücke, von welcher am 28. Dezember v. J. ein Theil eingestürzt ist, soll nach dem von den Directoren der Nordbrit. Eisenbahn in einer kürzlich abgehaltenen Sitzung einstimmig gefafsten Beschlusse in einer Höhe von 60 Fufs, anstatt von 88 Fufs, wieder aufgebaut werden. Die erforderlichen Schritte, um die Ermächtigung des Parlaments zum Wiederaufbau zu erlangen, sind bereits gethan. Gleichzeitig ist beschlossen worden, eine andere Brücke neben der bestehenden zu errichten, so dafs künftighin ein doppelter Schienenstrang vorhanden sein wird. Die Kosten des Wiederaufbaues der zerstörten Brücke sollen sich auf 65000 £ stellen.

(Wochenbl. f. Arch. u. Ing.)

---

## III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

1. Anleitung zur Anfertigung der im Geschäftsverkehr der Reichs-Post- und Telegrapen-Anstalten vorkommenden Berichte, Verhandlungen und Schreiben, sowie zur Anfertigung der schriftlichen Arbeiten für die erste Post- und Telegraphen-Prüfung (die Sekretärprüfung). Ein Leitfaden für jüngere Postbeamte. Zweite vermehrte Auflage. Berlin 1880. R. v. Decker's Verlag, Marquardt und Schenck. VIII. und 289 S. in Oktav.

Der im Jahre 1863 im Verlage der damaligen Königlich Preufsischen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei erschienene Leitfaden für jüngere Postbeamte war seit mehreren Jahren völlig vergriffen. Das Fehlen dieses Buches wurde in allen Kreisen der Postverwaltung schmerzlich empfunden, weil sich dasselbe sowohl durch die treffliche, auf wenig Seiten Viel sagende Anleitung zur Anfertigung der schriftlichen Berufs- und der Prüfungsarbeiten, als durch die reichhaltige und lehrreiche Auswahl von Beispielen allenthalben eingebürgert und als ein zuverlässiges Hülfsmittel für die Erhöhung der Berufstüchtigkeit und das Selbststudium bewährt hatte. Den zahlreichen Wünschen, die sich aus der Mitte der Beamtenschaft auf das Wiedererschei-

nen des Leitfadens richteten, war es jedoch schwierig zu entsprechen. Die Veränderungen, welche das Preufsische Postwesen bald nach dem ersten Erscheinen des Leitfadens durch die rasche Aufeinanderfolge der politischen Umgestaltungen Deutschlands, nicht minder aber durch tiefgreifende, alle Zweige des Dienstes erfassende Verbesserungen des Postbetriebes erfuhr, gestatteten weder den unveränderten Abdruck des ursprünglichen Textes, noch gewährten sie die zu einer Umarbeitung desselben erforderliche Mufse. Stets neue Fortschritte, deren Verwirklichung erst abgewartet werden sollte, bevor an dies Werk geschritten würde, schliefslich das bevorstehende Inkrafttreten der Deutschen Justizgesetze, deren Inhalt den Geschäftsgang aller Reichsbehörden in vielen Punkten nothwendig berührt, hatten weiteren Aufschub im Gefolge.

Der nunmehr vorliegenden neuen Auflage des Werkes ist dieser Zeitverlauf trefflich zu Statten gekommen. Die Beispielsammlung, sowie die Muster für schriftliche Prüfungsarbeiten sind auf alle Zweige des Dienstes erstreckt worden; dabei konnten alle innerlich wie äufserlich eingetretenen Umänderungen unserer Berufstechnik berücksichtigt werden. Auch ist es möglich gewesen, das ursprünglich nur auf Postbeamte berechnete Buch nunmehr auch auf die Telegraphie auszudehnen. Die enge Zusammengehörigkeit beider Zweige des Verkehrsdienstes, die in der Organisation des Reichs-Post- und Telegraphenwesens seit mehreren Jahren zu einem der Natur dieses Instituts durchaus entsprechenden Ausdruck gelangt ist, wird hierdurch auch an dieser Stelle veranschaulicht. Unverändert geblieben ist nur der erste Theil der Schrift, die eigentliche Anleitung. Sie schliefst noch heut, wie bei ihrem ersten Erscheinen, mit dem nicht genug zu beherzigenden Satze: »Die Grundlage des guten Schreibens ist das richtige Schreiben, und die Grundlage des richtigen Schreibens das richtige Denken«. In deutschem Gewande führt sie damit einen Gedanken vor die Seele des jungen Beamten, den der Stilmeister Horaz in der Epistel an die Brüder Piso (auch eine Anleitung zur Anfertigung schriftlicher Arbeiten) durch den schönen Vers:

*»Scribendi recte sapere est et principium et fons«*

seinen jugendlichen Freunden mit allem Nachdruck einzuschärfen bemüht gewesen ist.

Wir bezweifeln nicht, dafs das Wiedererscheinen des Leitfadens von dem erweiterten Kreise der Leser, an die er sich jetzt wendet, freudig begrüfst werden, und dafs die zweite Auflage des trefflichen Werkes sich der zahlreichen Beamtenschaft unserer Verwaltung ebenso nützlich erweisen wird, als dies für die Preufsischen Postbeamten bei der ursprünglichen Schrift der Fall gewesen ist.

2. Die Geschichte und Entwickelung des elektrischen Fernsprechwesens. Berlin 1880. 44 S. in gr. Oktav.

Seitdem im November 1877 die Telephonie von der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in den praktischen Verkehrsdienst eingeführt worden ist, hat sich die Aufmerksamkeit der weitesten Kreise in steigendem Mafse dem Fernsprechwesen zugewendet. Trotz des kurzen Zeitraums, seit welchem wir brauchbare Instrumente zu der telegraphischen Tonübertragung besitzen, sind die Vervollkommnungen, welche dieser Zweig der elektrischen Telegraphie erfahren hat, ungemein zahlreich und mannigfaltig. Ihnen zu folgen und sich ihre Bedeutung für die Ausbildung des Fernsprechwesens klar zu machen, wird selbst dem Techniker durch die Zerstreutheit der Quellen in erheblichem Grade erschwert. Allen Berufsgenossen sowie den zahlreichen Freunden der Telegraphie mufs deshalb das Erscheinen einer Arbeit willkommen sein, welche, auf zuverlässiges und vollständiges Material gestützt, es schon jetzt unternimmt, die Grundsteine für die

Geschichte des Fernsprechwesens festzustellen.

Die vorliegende Schrift unterscheidet in der Entwickelung des Fernsprechwesens vier Zeitabschnitte: 1. die Entdeckung der galvanischen Musik bis zur Herstellung des Reis'schen Apparates zur Uebermittelung von Tönen in die Ferne; 2. das Reis'sche Telephon und seine Vervollkommnung bis 1876; 3. die Fernsprecher der Amerikaner Bell und Gray; 4. die weiteren Fortschritte bis zu dem Ende März 1879 erfolgten Abschlufs des Aufsatzes.

In eingehender, durch vortrefflich ausgeführte Abbildungen erläuterter Darstellung werden für jeden dieser Abschnitte die Verbesserungen der Tonübertragung in die Ferne vorgeführt. Namentlich sind die Vervollkommnungen des Fernsprech-Instruments seit dem ersten von Philipp Reis in Frankfurt a. M. im Jahre 1861 erfundenen Telephon bis zu den gegenwärtig im telegraphischen Nachrichtendienst angewendeten Handfernsprechern in Wort und Bild auf das Vollständigste veranschaulicht. Zum Schlufs ist des Mikrophons und der bis jetzt noch nicht vollkommen gelungenen Bestrebungen gedacht, dasselbe als Gebe-Apparat beim Fernsprecher zur Verstärkung seiner Tonwirkung zu verwenden.

Wer immer sich jetzt oder in Zukunft mit dem Fernsprechwesen beschäftigt, besitzt in der vorliegenden Schrift einen zuverlässigen Nachweis über die dabei bisher zur Anwendung gelangten Instrumente. Dagegen haben die administrative Ausbildung des Fernsprechwesens und die Entwickelung dieses Zweiges der Nachrichtenvermittelung als Verkehrsanstalt aufserhalb des Planes des Verfassers gelegen. Der Aufsatz behandelt daher weder die unvergleichlich schnelle Organisation, welche dem Fernsprechwesen für die Zwecke des praktischen Verkehrswesens von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gegeben worden ist, noch die Gestaltungen, welche die Telephonie in den Grofsstädten Nordamerikas, sowie neuerdings in England und in Paris zur Vermittelung des grofsstädtischen Nachrichtenverkehrs erfahren hat. Da das Fernsprechwesen innerhalb der Zweige des Verkehrsdienstes bereits eine bedeutsame Stellung einnimmt, so darf der Wunsch ausgesprochen werden, dafs die verdienstliche Arbeit bei späterem Anlafs in der angedeuteten, für die Geschichte des Instituts nicht unwesentlichen Beziehung einer Vervollständigung unterzogen werden möge.

---

# IV. NEKROLOG.

Das unerwartete Hinscheiden des Vorstandes der Königl. bayerischen Telegraphenanstalt, Herrn Telegraphen-Directors von Gumbart hat in allen Kreisen der deutschen Post- und Telegraphenverwaltung, mit denen der Heimgegangene in seiner hervorragenden Stellung in amtliche Beziehung getreten ist, die lebhafteste und schmerzlichste Theilnahme hervorgerufen.

Heinrich Lorenz von Gumbart wurde am 26. Juni 1823 in Schweinfurt geboren. Nach dem Besuche der Latein- und Gewerbeschule seiner Vaterstadt absolvirte er im Jahre 1838 mit Auszeichnung die Gewerbeschule in Nürnberg und trat nach diesen Vorbereitungsstudien zu der polytechnischen Schule in Nürnberg über, bei welcher er unter der Leitung Ohm's in den Jahren 1838 bis 1840 seinen Studien oblag. Den Abschlufs seiner wissenschaftlichen Ausbildung, welche v. Gumbart in Folge frühzeitigen Todes seines Vaters mit ganz geringen finanziellen Mitteln, nur auf eigene Kraft angewiesen, unternahm, fand er 1840 und 1841 durch den Besuch der polytechnischen Schule und in den Jahren 1842 und 1843 durch den Besuch der Ingenieurschule in München, welche letztere Anstalt er im Jahre 1843 nach Ablegung der theoretischen Prüfung verliefs. Nach zweijähriger Baupraxis bestand er 1845

das Examen für den Staatsbaudienst mit vorzüglichem Erfolge und fand hierauf bis 1849 als technischer Gehülfe bei den Eisenbahnbausektionen Nürnberg, Müncheberg, Kulmbach, Gunzenhausen und Wassertrüdingen Verwendung.

In diese Zeit fällt die Einführung der Telegraphie in Bayern, die Ausführung der ersten bayerischen Telegraphenlinie von München nach Salzburg und die Errichtung eines Telegraphenamtes in München. Zu diesem Amte wurde der damalige Ingenieur-Praktikant Gumbart am 22. Dezember 1849 einberufen, und als schon am 25. Dezember die ersten gelungenen Korrespondenzversuche zwischen München und Salzburg stattfanden, war er bei diesen Versuchen als erster bayerischer Telegraphist thätig. Gern rühmte er sich in späteren Jahren, dafs er der Erste gewesen sei, welcher den elektrischen Strom durch eine bayerische Telegraphenleitung geschickt habe, und mit vielem Vergnügen erzählte er von den der jüngeren Generation allerdings kaum mehr bekannten Hindernissen, welche bei dem Entstehen der Telegraphie zu überwinden waren. Von jenen Anfängen der bayerischen Telegraphenanstalt an ist sein Name mit derselben unzertrennlich verbunden gewesen. Als Hülfsarbeiter des Telegraphenamts-Vorstandes hatte er zur Entfaltung seiner ausgezeichneten technischen und wissenschaftlichen Kenntnisse reiche Gelegenheit. In den Stellungen, zu welchen er nach einander, 1850 als Telegraphen-Ingenieur, 1852 als wirklicher Telegraphen-Ingenieur und 1854 als Bezirks-Ingenieur berufen wurde, übte er auf die Entwickelung des bayerischen Telegraphenwesens einen wichtigen Einflufs, der sich durch Verbesserung der technischen Einrichtungen, durch raschen Ausbau der Leitungen und durch Vervollkommnung der Apparate besonders bemerkbar machte.

Im Jahre 1866 übernahm Gumbart mit dem Range eines General-Directionsrathes die Leitung der bayerischen Telegraphenanstalt, welche er, von 1870 ab als Director, bis zu seinem Lebensende unter Anerkennung seiner erfolgreichen Wirksamkeit fortführte.

Nicht nur in dem engeren Kreise des bayerischen Telegraphenwesens, sondern auch auf dem Gebiete der internationalen Telegraphie war es Herrn von Gumbart vergönnt, seine reiche Erfahrung zu verwerthen. Er nahm an der Telegraphenkonferenz 1868 in Wien und als einer der Vertreter Deutschlands an den Konferenzen in Rom, St. Petersburg und London Theil, wobei er sich durch Freimuth und Charakterfestigkeit, sowie durch die gewinnende Herzlichkeit seines Wesens allgemeine Achtung und Zuneigung erwarb. Der Anerkennung hierüber ist durch ein an alle Telegraphenverwaltungen gerichtetes Rundschreiben des Berner internationalen Telegraphenbureaus in ehrender Weise Ausdruck verliehen worden. v. Gumbart war Ritter I. Klasse des bayerischen Hausordens vom heiligen Michael, des Verdienst-Ordens der bayerischen Krone, des preufsischen Kronen-Ordens II. Klasse, sowie Kommandeur des österreichischen Franz-Joseph- und des württembergischen Friedrichs-Ordens.

Nach einem kurzen Krankenlager, dessen Anfang keinen so traurigen Verlauf vorausahnen liefs, wurde v. Gumbart am 10. Februar in der Fülle seiner Mannesjahre vom Tode ergriffen.

Die allgemeine Liebe und Verehrung, welche v. Gumbart sich durch seinen bei vielem Wissen und Können bescheidenen und anspruchslosen Charakter und durch sein Wirken in reichem Mafse erworben hat, fanden bei seinem am 13. Februar in Kulmbach unter grofser Theilnahme von nah und fern erfolgten feierlichen Begräbnisse einen herzlichen Ausdruck.

Seinem Namen wird in der Geschichte der Telegraphie in Deutschland ein dauerndes Andenken bewahrt bleiben.

---

# V. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Février 1880.

Die Organisation der dänischen Postverwaltung. — Zur Geschichte des Briefes und des Briefschreibens. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 8. Berlin, 20. Februar 1880.

Die neue Organisation der preufsischen Staats-Eisenbahnverwaltung. — Besteuerung der Dienstwohnungen der Reichsbeamten. — Zur Kenntnifs des nordamerikanischen Postwesens. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Was versteht man unter »Brief«). — Raubmord bei dem Postamt zu Wandsbeck. — Neue Erfindungen. — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 4. Stuttgart, 26. Januar 1880.

Die Oase Kufra. — Zur Nationalitätenfrage in Oesterreich-Ungarn. Von Professor Dr. J. W. Schwicker. — Die Tafelgenüsse der Menschen. — Einiges über geographische Homologien. Von Dr. Samuel Roth. — Freuden eines Missionärs in Indien. — Wandlungen eines Spitznamens. — Die Gewohnheiten einer Tarantel. — Prähistorische Forschungen in Rufsland. — Eine neue holländische Polarexpedition.

4) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von dem Hydrographischen Amt der Admiralität. 1880. Heft 1.

Ueber die Gezeiten-Strömungen in dem englischen Kanal und dem südwestlichen Theile der Nordsee. Von Dr. C. Börgen. — Das Aneroidbarometer. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Medusa«, Korv.-Kapt. Matthesen. — Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. »Wolf«, Korv.-Kapt. Becks. — Eingänge von meteorologischen Journalen bei der deutschen Seewarte im Monat August 1879 (Schlufs). — Eingänge von 21 meteorologischen Journalen bei der deutschen Seewarte im Monat September 1879. Der Hafen von Calais. — Tiefseelothungen der britischen Schiffe »Argus« und »Flamingo« rund um die Bermuda-Inseln. — Tiefseelothungen S. M. S. »Luise«, Korv.-Kapt. Schering, in dem Japanischen Meere. — Temperaturmessungen S. M. S. »Luise« an der Oberfläche des Meeres während der Reise von Yokohama nach Hakodate und von da nach Tschifu im August 1879. — Vergleichende Uebersicht der Witterung des Monats Oktober 1879 in Nordamerika und Centraleuropa. — Kleine hydrographische Notizen. — Tabellen. — Kartenbeilagen.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**Elektrotechnische Zeitschrift.** Band I. Heft 2.

Vereinsangelegenheiten. Dr. Werner Siemens: Ueber die dynamo-elektrische Maschine und deren Verwendung zum Betriebe elektrischer Eisenbahnen (mit Taf. I). — A. Toepler: Zur Kenntnifs der Influenzmaschine und ihrer Leistungen. — Elsasser: Einschaltung von Fernsprechämtern als Zwischenämter mittels einer einfachen Zweigleitung. — K. Ed. Zetzsche: Die Distanzsignale der badischen Eisenbahnen. — H. Rietschel: Selbstregulirender Luftbefeuchtungsapparat (mit Taf. II). — Kleine Mittheilungen. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

**Dingler's polytechnisches Journal.** Band 235. Heft 4.

Ueber Neuerungen an Blitzableitern. — A. v. Wurstemberger's Rufeinrichtung für Fernsprecher. — Neuerungen an elektrischen Lampen.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 13.

Electrodynamic accumulation. — Magnetic »Curative« appliances. — The School of telegraphy at the Eastern Telegraph Company's station, Porthcurnow, Penzance. — The essential nature of electricity.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 169.

Postal telegraphs. — The Berlin Electrical railway. — Effects of a thunderstorm on a telegraph line in New-Zealand. — Utilisation of the tides. — Machinery and apparatus employed in the laying of the New-Marseilles. — Algiers Cable.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DER DEUTSCHEN REICHS-POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER KAISERLICHEN POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

**No. 5.** BERLIN, MÄRZ. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 19. Die Durchbohrung des St. Gotthard.

Von Herrn Geh. expedirenden Sekretär Frank in Berlin.

Bevor diese Zeilen an die Oeffentlichkeit gelangt sein werden, hat sich voraussichtlich ein Ereignifs vollzogen, das, ein neuer Triumph unserer heutigen kühnen Technik, zugleich von hervorragender Bedeutung für die deutschen Verkehrsinteressen ist.

Mit dem letzten Felsenbrocken, der im St. Gotthardtunnel dem brüderlichen Händedrucke der von beiden Seiten emsig vordringenden Pioniere der Lokomotive noch zu wehren suchte, ist die Schranke gefallen, welche dem Handel Deutschlands mit dem Süden bisher seine vorzüglichste Strafse sperrte.

Von dem Zeitpunkte ab, da das Deutsche Reich der Uebereinkunft zwischen Italien und der Schweiz wegen Herstellung und Subventionirung einer Eisenbahn über den St. Gotthard durch den Vertrag vom 28. Oktober 1871 beigetreten war, haben wir den Gang des Unternehmens in diesen Blättern fast Schritt für Schritt verfolgt. Jetzt, da das ersehnte Ziel erreicht, ist es eine erfreuliche Pflicht, nochmals auf den beschwerlichen und von mancherlei Hindernissen gefährdeten Weg zurückzublicken.

Indem die vertragschliefsenden Staatsverwaltungen zur Förderung des Gotthardbahn-Unternehmens zusammentraten, gingen sie von der schon durch die ursprünglichen Vorarbeiten und Kostenberechnungen gewonnenen Ueberzeugung aus, dafs in erster Linie finanzielle Gründe dem Unternehmen ernste Schwierigkeiten zu bereiten geeignet

waren. Man berechnete das zur Ausführung des gesammten Gotthardbahnnetzes erforderliche Kapital auf 187 Millionen Franken. Dem gegenüber ergab der muthmafsliche jährliche Betriebsertrag von 6 312 000 Franken, kapitalisirt zu 6,2 pCt., nur die Bedeckung eines Kapitalaufwandes von in runder Summe 102 Millionen Franken. Zur Beschaffung dieses Grundkapitals war ein Vertrag zwischen der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn einerseits und einem internationalen Finanzkonsortium andererseits, welchem zugleich die Bildung der Gotthardbahn-Gesellschaft oblag, abgeschlossen worden. Für die Deckung des hiernach noch erforderlichen Zuschufsbetrages von 85 Millionen Franken traten, wie bekannt, die erwähnten drei Staaten ein, indem Italien die Gewährung eines unverzinslichen Beitrages von 45 Millionen, Deutschland und die Schweiz eines solchen von je 20 Millionen Franken übernahmen.

Diesen Vorgängen, welche indessen leider noch nicht den Abschlufs der finanziellen Frage bilden sollten, folgte, nachdem durch Beschlufs des schweizerischen Bundesrathes vom 1. November 1871 die Statuten der Gotthardbahn-Gesellschaft genehmigt worden waren, bald die Inangriffnahme der Bauarbeiten, namentlich auch der Arbeiten an dem grofsen Tunnel durch den St. Gotthard, dem Kernpunkt des ganzen Unternehmens. Die Ausführung der offenen Voreinschnitte begann auf der Nordseite am 4. Juni 1872, auf der Südseite am 2. Juli 1872, die Arbeiten am Tunnel selbst wurden einige Monate später, zunächst auf eigene Rechnung der Gesellschaft in Angriff genommen.

Mit welcher Genauigkeit man schon bei den ersten Vorarbeiten zu diesem grofsartigen Bauwerk vorging, beweist am Besten die Thatsache, dafs bei der im Herbst 1871 vorgenommenen nochmaligen Aufnahme der oberirdischen Absteckung der Tunnelaxe die Tunnelrichtung auf 3 $^1/_2$ Zoll stimmte. Diese Abweichung mufs eine verschwindende genannt werden, wenn man berücksichtigt, dafs die beiden Endpunkte des Tunnels bei Airolo und Göschenen 15 568 m weit von einander entfernt sind. Ueberdies konnte man schon damals die Ueberzeugung haben, dafs jene Abweichung nicht in dem wirklich gefundenen Richtungswinkel, sondern in der überaus schwierigen Probe der oberirdischen Absteckung lag, wie sich denn auch nach dem jetzigen Stande der Arbeiten voraussehen läfst, dafs die Richtstollenörter im Innern des Berges mit fast mathematischer Genauigkeit auf einander treffen werden.

Manchem Laien mag es fast unbegreiflich erscheinen, wie man von zwei meilenweit von einander abliegenden Punkten aus in das Innere des Berges eindringen und die beiderseitige Richtung so genau einhalten kann. Es sei deshalb gestattet, an dieser Stelle, abgesehen von dem mehr theoretischen und jedem Feldmesser bekannten Verfahren bei der Absteckung jener oberirdischen Richtungslinie, nach den Mittheilungen eines Ingenieurs die Art und Weise etwas näher zu beleuchten, wie man jene Richtungslinie für die unterirdische Arbeit mit solcher Genauigkeit zu verwerthen wufste.

Nachdem jene Linie gefunden und als richtig erprobt war, errichtete man an beiden Endpunkten Observatorien, bezeichnete durch Marken an den gegenüberliegenden Felswänden und durch Steinpfeiler die ermittelte Tunnelrichtung und begann dann den Stollen in dieser Richtung ins Innere des Gebirges vorzutreiben. Auf je 200 m wurde sodann ein Punkt genau in der Linie, in welcher vorgeschritten werden sollte, angegeben. Diese Punkte ermittelte man im Allgemeinen durch Verlängerung über die ersten von aufsen in den Tunnel gegebenen Richtungspunkte. Alljährlich erfolgte sodann eine umfassende Prüfung aller bis dahin gegebenen Punkte von den Observatorien aus. Die ganze Tunnelstrecke war in mehrere Abtheilungen getheilt, die zugleich von verschiedenen Ingenieuren nivellirt wurden, um die Höhenlage des Tunnels zu kontroliren. Diese Arbeit mufste in der Regel beendigt sein, ehe

die Absteckung begann, denn 24 bis 48 Stunden waren nach Einstellung sämmtlicher Arbeiten und Entfernung aller Arbeiter nothwendig, um durch starke Ventilation den Rauch möglichst zu entfernen und die Luft im Tunnel hinreichend durchsichtig zu machen. In bestimmten, gleichmäfsigen Abständen wurden im Tunnel Steinpfeiler errichtet und auf diesen Dreifüfse von Metall mit drei Stellschrauben angebracht, die mit Cement umgossen wurden, um jede Verrückung unmöglich zu machen. Jeder Dreifufs war mit einer verschiebbaren Platte versehen, auf welche entweder eine Lampe oder ein Fernrohr so aufgestellt wurde, dafs beider Mittelpunkte nach einander genau über den Mittelpunkt der Platte, d. h. also an dieselbe Stelle, zu liegen kamen. Zunächst wurde die Lampe aufgestellt und vom Observatorium aus mit dem Fernrohr des dort aufgestellten Passageinstruments genau in die durch die Marken am Berge bezeichnete Tunnelrichtung gebracht. Die Verständigung geschah mit Morse-Telegraphenapparaten. Nachdem die Lampe mitsammt der Unterlagsplatte so lange hin- und hergeschoben worden war, bis vom Observatorium aus das Zeichen »gut« erfolgte, wurde die Stellung derselben am Rande des festen Dreifufses von zwei Beobachtern unabhängig von einander markirt, die Lampe sodann wieder aus der Richtung verschoben, vom Observatorium aus neu eingewiesen und ihre Stellung zum zweiten Male markirt. Die gleiche Operation geschah in der Regel achtmal, da sie nur dann genügt, wenn die beiden Mittel von je vier Einweisungen nur wenige Millimeter von einander abweichen. Das Gesammtmittel bildet dann den neu bestimmten Punkt. Vom Observatorium aus konnten auf diese Weise stets nur eine geringe Anzahl Richtungspunkte im Tunnel bestimmt werden, da man wegen Rauch und Nebelbildung in Göschenen kaum zwei, in Airolo noch nicht einmal einen Kilometer weit in den Tunnel hinein sehen konnte. An den Platz der zuletzt eingerichteten Lampe wurde sodann, um die Richtung weiter zu verfolgen, auf die Platte des dort befestigten Dreifufses ein kleines Durchschlagsinstrument gestellt und mit seinem Fernrohr eine weiter vorwärts aufgestellte Lampe in ganz gleicher Weise wiederholt eingerichtet und bestimmt. An die Stelle dieser trat dann wieder das Fernrohr-Instrument, und so von Station zu Station, bis man vor Ort gelangt war.

Nachdem man in der Person des Herrn Louis Favre aus Genf, eines Mannes von hervorragender Kenntnifs und Erfahrung auf dem Gebiete der Bohrung langer, schachtloser Tunnels, einen geeigneten Unternehmer zur selbstständigen Ausführung des grofsartigen Werkes gefunden hatte, schlofs die Gesellschaft unterm 7. August 1872 einen auf die Tunnelausführung bezüglichen Vertrag mit ihm ab. Nach demselben verpflichtete sich der Unternehmer zur Vollendung des Tunnels innerhalb acht Jahre nach erfolgter Genehmigung des Vertrages. Für jeden Tag früherer Vollendung sollte eine Prämie von 5000 Franken gezahlt werden, wogegen für jeden Tag Verzögerung der Fertigstellung des Tunnels über jenen Termin hinaus innerhalb der ersten sechs Monate ein Abzug von 5000 Franken, innerhalb der folgenden sechs Monate ein solcher von 10000 Franken eintreten sollte.

Für die richtige Erfüllung seiner Verpflichtungen leistete L. Favre eine Kaution von 8 Millionen Franken, welche der Gotthardbahn-Gesellschaft zum Eigenthum verfallen sollte, wenn sich die Vollendung des Tunnels um mehr als ein Jahr verspäten würde.

Aus diesen Vertragsbedingungen allein geht schon zur Genüge hervor, mit welcher Zuversicht der Unternehmer an das Werk ging. Dafs diese Zuversicht in vollstem Mafse gerechtfertigt war, hat der Erfolg bewiesen, der um so glänzender genannt werden darf, als dem Unternehmer unvorhergesehene Schwierigkeiten mancherlei Art in den Weg traten.

Zunächst ergab sich schon bei Beginn der Arbeiten die Nothwendigkeit, den Sohlenstollen bei Göschenen, mit dessen Eintreibung auf unmittelbare

Rechnung der Gesellschaft im Juni 1872 begonnen worden und der zur Zeit der Uebertragung des Unternehmens an Favre bis zum Nordportal vorgerückt war, aufzugeben und mit einem Firststollen zu beginnen, welcher, am 24. Oktober begonnen, am 16. November 1872 das Nordportal erreichte.

Auf der Südseite war der Firststollen am 13. September desselben Jahres in Angriff genommen worden.

Bald darauf begannen die Einrichtungsarbeiten behufs Benutzung der Wasserkräfte auf beiden Seiten zu der für den Bohrmaschinenbetrieb nöthigen Luftkompression, so dafs am 4. April 1873 die Bohrmaschinen bei Göschenen und am 1. Juli jene bei Airolo in Thätigkeit gesetzt werden konnten.

Auf der Südseite wurde nebst dem Tessin die wilde, oberhalb des Hospizes aus dem Sellasee fliefsende Tremola dienstbar gemacht, deren ohnehin bedeutendes Gefälle man noch dadurch erhöhte, dafs man auf 180 m über den Turbinen ein Reservoir anbrachte, entsprechend einem Druck von 18 Atmosphären. Die Zuleitung des Wassers zu dem Reservoir bot der Lawinen wegen fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Das Gefälle von 180 m ist die äufserste zulässige Grenze für grofse Turbinen und setzt die gröfste Sorgfalt und Vollendung in der Ausführung voraus. Die vier Turbinen, sogenannte Tangentialräder, mit 100 Schaufeln und einem Durchmesser von 1,20 m, machten ungefähr 350 Umdrehungen in der Minute.

Auf der Seite von Göschenen ist das Thal ebenfalls, wenn auch nicht so häufig wie bei Airolo, Lawinen und Felsstürzen ausgesetzt, und es mufsten auch hier ziemlich umfangreiche Schutzbauten aufgeführt werden. Unterhalb Andermatt liefert die Reufs fast nie weniger als 1 cbm Wasser in der Sekunde. Ihr Gefälle von 10 pCt. wufste Herr Favre bei seiner Kenntnifs der topographischen Beschaffenheit des Wildbachbettes auf eine äufserst glückliche Weise dadurch in ein erheblich stärkeres Gefälle zu verwandeln, dafs er ungefähr 900 m über dem Tunnelportal ein Wehr anbrachte. Aus einem 130 m unterhalb angelegten Ablagerungsreservoir führte endlich eine 800 m lange Leitung den vier Turbinen an der Nordseite ungefähr 1 200 l Wasser in der Sekunde zu. Gleichwohl liefs sich jedoch hier nur eine normale Geschwindigkeit der Turbinen von 160 Umdrehungen erzielen.

Was die Einrichtung der Luftkompressoren anlangt, so lieferten die am Gotthardtunnel verwendeten, von vier Turbinen bewegten Pumpen mit grofser Geschwindigkeit eine doppelt so grofse Kraft, in komprimirter Luft ausgedrückt, wie die ähnlichen beim Montcenis-Tunnel verwendeten Maschinen, dabei nahmen erstere, bei einer Kostenersparnifs von $^2/_3$, blofs den fünften oder sechsten Theil des Raumes der letzteren ein.

Eine andere überaus wichtige Frage war die Luftzuführung nach dem Innern des Tunnels. Die durchschnittliche Zahl der auf jeder Seite des Tunnels in diesem selbst beschäftigten Arbeiter war in der Regel 400 bis 500 Mann (gegen Ende des Jahres 1879 stieg deren Zahl sogar bei Göschenen auf mehr als 900, bei Airolo auf beinahe 1 200 Mann), fast jeder der Arbeiter war mit einer Lampe versehen, die ebenso viel Luft verzehrte, wie ihr Träger. Im Mittel bedarf ein Mann mit einer Lampe 13 cbm Luft in der Stunde, mithin waren schon für 500 Mann 6 500 cbm pro Stunde erforderlich. Ferner betrug die im Laufe von 24 Stunden auf jeder Seite verbrauchte Menge von Dynamit im Durchschnitt 300 kg, oder 12,5 kg in der Stunde. Sollte nun die Ventilation eine gute sein, so mufste gleich nach einer Explosion von 1 kg Dynamit eine Luftzufuhr von 100 cbm stattfinden, was für die Stunde einen weiteren Luftbedarf von 1250 cbm ergab. Es handelte sich also darum, von jeder Seite des Tunnels in der Stunde 7750 cbm Luft (bei gleichzeitiger Beschäftigung von 500 Mann) von einem Atmosphärendruck zuzuführen.

Beim Abschlufs des internationalen Vertrages zum Bau der Gotthardbahn hatte die italienische Regierung an eine Subventionsleistung ihrerseits die

Bedingung geknüpft, dafs die eidgenössische Regierung oder die Unternehmung der Bahn sich zum Ankauf des alten, am Montcenis zur Tunnelbohrung verwendeten Apparatenmaterials verpflichte: eine Verpflichtung, welche Herrn Favre nicht wenig belastete, da er gegen 100 Sommeiller'sche Maschinen zu übernehmen hatte, von deren Verwendung man bald abstehen mufste, da die im Laufe der Bohrarbeiten sich ergebenden neuen Erfahrungen zu vielfachen Verbesserungen und neuen Ideen führten.

Schon vorher hatte man theils in Genf, theils an den Zugängen des Gotthard selbst mit mehreren Bohrmaschinen-Modellen Versuche angestellt und entschied sich demnächst für drei oder vier Modelle, deren jedes besondere Vortheile darbot. Gleich nach Abschlufs des Vertrages bestellte sodann Herr Favre zwei vorläufig mit Dampfkraft getriebene Wassersäulenmaschinen in Belgien, die am Nord- und Südende des Tunnels aufgestellt wurden, und trat gleichzeitig mit den Konstruktoren Dubois und François wegen Lieferung einiger Bohrmaschinen ihres Systems in Verbindung. Kaum waren diese Maschinen in Thätigkeit, so tauchte ein anderes System in England (Mac Kean) auf, welches ganz aufserordentliche Resultate erzielte. Nach wiederholten, in der Schweiz an ungewöhnlich hartem Granit angestellten Versuchen konnte man mit diesen Maschinen nach dem System Mac Kean bei einem Druck von 4 bis 5 Atmosphären in der Minute 0,10 bis 0,12 m tief bohren. Sofort entschlofs sich Herr Favre, auch mehrere dieser Maschinen beim Erfinder zu bestellen. Auf eigene Laffetten gesetzt, leisteten dieselben bei den Ausweitungsarbeiten sehr gute Dienste, dagegen pafsten sie anfänglich nicht recht zu den vorhandenen grofsen Laffetten, weshalb der Erfinder im Jahre 1875 einige Aenderungen anbrachte, worauf weitere 60 Maschinen für den Gotthardtunnel bestellt wurden, welche sämmtlich auf der Seite von Airolo in Verwendung kamen. Ein drittes System, von Ferroux, dem früheren Chef der mechanischen Werkstätte in Modane, 1874 erfunden, bewährte sich ebenfalls sehr gut; namentlich zeichnete es sich durch leichtere Handhabung und die Raschheit des Vorrückens aus. Endlich konstruirte Herr Turrettini, der Leiter der Maschinenfabrik der »*Société genevoise de construction*« eine Bohrmaschine, die durch ihre Einrichtung und Wirkungsweise bemerkenswerth ist. Dieselbe nimmt bei geringer Längenausdehnung wenig Raum ein und wiegt weniger wie die Maschinen von Dubois und François oder Ferroux; auch ist der Luftverbrauch zur Erzielung des gleichen Nutzeffekts weit geringer. Am Gotthardtunnel seit dem Sommer 1875 gleichzeitig mit den Maschinen der vorerwähnten drei Systeme verwendet, erzielten die Turrettini'schen ein so günstiges Resultat, dafs schon im nächstfolgenden Jahre weitere 32 Maschinen dieser Gattung bestellt wurden.

Auf den ganzen 6 bis 6,5 m grofsen Querschnitt des Richtstollens kamen je nach der Art und Härte des Gesteins 16 bis 26 Löcher, die mit der Maschine im Allgemeinen 1,10 m tief gebohrt wurden; hierauf wurde die Maschine um 60 bis 80 m zurückgeschoben, dann wurden die Löcher mit Dynamit gefüllt und die Sprengungen vorgenommen. Die abgesprengten Stücke wurden mit der Hand oder in Körben in kleine Wagen geschafft, um in denselben bis über den Sohlenschlitz geführt und dort durch hölzerne Schläuche in gröfsere Wagen umgeleert zu werden. In letzteren wurde der Schutt in Zügen von 10 bis 12 solcher Wagen mittels einer durch komprimirte Luft getriebenen Lokomotive auf dem Geleise des Sohlenschlitzes nach den Ablagerungsplätzen befördert.

Nur mit Hülfe solcher vollkommener Apparate war es möglich, diejenigen Resultate zu erzielen, welche in Wirklichkeit erreicht worden sind, und jene vielfachen Hindernisse zu überwinden, die neben manchen anderen Mifslichkeiten, auf welche weiter unten noch zurückzukommen sein wird, schon die Natur dem Gelingen des Werkes entgegensetzte.

Man hatte in Fachkreisen Herrn

Favre allgemein vorausgesagt, dafs er im günstigsten Falle einen mittleren täglichen Fortschritt von 3 m auf jeder Seite erreichen würde. In der That hatten zu Ende des Jahres 1876, nachdem mithin die vertragsmäfsig für die Vollendung des ganzen Werkes vorgesehene Zeit schon mehr als zur Hälfte vorübergegangen war, die Leistungen im Richtstollen betragen: auf der Nordseite 3816,5 m, auf der Südseite 3619,6 m, zusammen also erst 7436,1 m. Die eigentliche Stollenlänge mit 14920 m in Rechnung gezogen, verblieben daher zu Ende des Jahres 1876 noch 7483,9 m, oder für das Jahr auf jeder Seite 1247,3 m im Durchschnitt, ein Fortschritt, welcher bis dahin (im Jahre 1876 betrugen die Leistungen auf beiden Seiten nur 1005 bezw. 1020 m) noch nie erreicht worden war. In ähnlichem Mafse waren damals auch die übrigen Arbeiten am Tunnel, als: Erweiterung, Gewölbe, Widerlager etc. im Rückstande geblieben. Die Aussichten waren mithin trübe genug, wenn man noch dazu berücksichtigte, dafs die Hauptschwierigkeit mit dem weiteren Vorrücken der Arbeiten immer mehr in der Förderung des gesprengten Materials sich geltend machen mufste.

Unter den Naturhindernissen war ferner keines der geringsten der Wasserzuflufs im Innern des Tunnels, welcher zuweilen einen ungeahnten Umfang annahm. Während voller achtzehn Monate erzeugte das von allen Seiten in armdicken Strahlen in den Richtstollen eindringende Wasser einen Bach, der den Richtstollen, die Seitenausbrüche und Sohlenschlitze überschwemmte, und in dessen Fluthen man den Schutt wegräumen, Schienen legen und Ausweiterungsarbeiten vornehmen mufste.

Im Montcenis-Tunnel war die Menge des eintretenden Sickerwassers nie über 11 l pro Sekunde gestiegen; am Gotthard betrug sie dagegen gleich von allem Anfange 15 bis 30 l. Nach wenigen Monaten war aber der kleine Wildbach zu einem förmlichen Strom angewachsen, der 200 bis 230 l in der Sekunde, also beinahe 20 Millionen Liter Wasser während eines Tages in den unterirdischen Schacht ergofs. Bedenkt man, dafs dieser riesigen Wassermenge eine kaum 7 qm grofse Stollenöffnung als alleiniger Abflufs diente, so ist es begreiflich, welcher Thatkraft es bedurfte, um nicht nur ein solches Hindernifs zu bewältigen, sondern auch noch mit der Bohrung regelmäfsig vorzuschreiten.

Nicht genug an diesen elementaren Feinden des Unternehmens, sollten demselben auch noch sozusagen soziale Schwierigkeiten in den Weg treten.

Wie bei vielen Eisenbahnbauten der neueren Zeit, selbst bis nach dem Norden Deutschlands hin, so bilden auch bei dem Gotthardbahn-Unternehmen italienische Arbeiter einen Hauptbestandtheil der schaffenden Kraft, namentlich aber haben sich dieselben schon wegen ihres hervorragenden Geschickes als Steinhauer bei dem Bau des grofsen Tunnels nützlich, wenn nicht unentbehrlich gemacht. Bekanntlich herrscht selbst bei den Grenznachbarn Italiens, besonders in den niedrigeren Bevölkerungsschichten die Anschauung vor, dafs der italienische Arbeiter gewissermafsen als der Urtypus von Mord- und Raubgelüsten, von Faulheit und Weichlichkeit anzusehen sei. So verbreitet nun diese Meinung, ebenso sehr unzutreffend ist dieselbe, wenigstens was die arbeitenden Klassen in Nord- und Mittelitalien anlangt. Neben seiner unbestrittenen, auf klimatische Einflüsse und nationale Eigenart zurückzuführenden Erregbarkeit hat der Italiener viele gute Eigenschaften, welche ihn namentlich als Arbeiter vor vielen anderen Nationen auszeichnen. Er ist äufserst mäfsig in seiner Lebensweise und dabei von einer seltenen Ausdauer und Zähigkeit in seiner Arbeit. Leicht zufrieden selbst mit verhältnifsmäfsig niedrigem Lohne, spart er dabei noch für seine Angehörigen in der Heimath, um, später wieder mit ihnen vereint, die bescheidenen Früchte seines Fleifses gemeinsam geniefsen zu können. Auch die deutschen Reichs-Postbeamten werden vielfach die Beobachtung zu machen Gelegenheit haben, dafs der italienische Arbeiter eine eifrige Kundschaft der Postanweisungs-Annahmestellen aus-

macht. So sollen auch, wie wir lesen, in Airolo sowohl wie in Göschenen monatlich Hunderte von Postanweisungen nach Italien aufgegeben werden. Was Wunder, dafs diese scheinbare Ansammlung von Reichthümern seitens der beim Bau der Gotthardbahn und namentlich am grofsen Tunnel beschäftigten fremden Arbeiter schliefslich den Ortseingesessenen, der gleichfalls gerade nicht als Verächter materieller Güter gilt, auf die fremden Eindringlinge, auf die er Anfangs ziemlich verächtlich herabgesehen hatte, eifersüchtig machte; daraus entstanden denn sehr bald Reibungen und kleinere Streitigkeiten, bis im Winter 1874 ein von den Einheimischen hervorgerufener Zwist den lange gehegten Groll zum offenen Ausbruch brachte. Verhaftungen, Arbeitseinstellungen und daraus wiederum Schädigung des Fortganges der Arbeiten waren die Folge. Ein Jahr später brachen sodann auf der anderen Seite des Gotthard jene grofsen Arbeiterunruhen aus, welche, zweifelsohne durch eine Anzahl schlechter und gefährlicher Elemente veranlafst, wie solche bei Anhäufung so bedeutender Arbeitermassen leider fast allerwärts sich einzudrängen verstehen, blutige Unterdrückung fanden und naturgemäfs eine hemmende Rückwirkung auf die Förderung des Werkes ausüben mufsten.

Dazu trat aber noch, vom Beginn des Unternehmens an, die finanzielle Bedrängnifs, welche zeitweise eine so bedenkliche Gestaltung annahm, dafs man in weiten Kreisen an dem Gelingen des grofsen Planes zu verzweifeln anfing. Schon die speziellen Untersuchungen und Aufnahmen des Terrains, welche insbesondere in den Thälern der Reufs und des Tessin sehr zeitraubend und schwierig waren, machten eine wesentliche Aenderung der ursprünglichen Kostenanschläge für das Gotthard-Unternehmen nöthig, wobei sich ergab, dafs die Ausführung der Bahn in dem ursprünglich in Aussicht genommenen Umfange einen Kostenaufwand von 289 Millionen Franken, einschliefslich der Ausgaben für das bereits Geleistete erfordern, mithin eine Ueberschreitung des früher veranschlagten Baukapitals von 187 Millionen um den Betrag von 102 Millionen Franken nöthig machen würde.

Eine Fluth von Schriften brach sich Bahn an die Oeffentlichkeit, in denen theils dem ganzen Unternehmen jede Aussicht des Gelingens abgesprochen, theils mit mehr oder minder Sachkenntnifs bald nach dieser, bald nach jener Richtung vorgeschlagen wurde, wie allein die Möglichkeit des Gelingens zu sichern sei. Vor allen anderen Erscheinungen dieser Art war der Bericht, welchen der damalige Oberingenieur der Gotthardbahn, Herr W. Hellwag, über die Lage des Unternehmens an das Directorium der Gesellschaft erstattete, geeignet, bei allen Denjenigen, welche sich für das Unternehmen interessirten, schmerzliches Aufsehen zu erregen.

Dafs der nun folgende mehrmalige Wechsel in der oberen Leitung des ganzen Gotthardbahnbaues, sowie die verschiedenen von der finanziellen Nothwendigkeit gebotenen Aenderungen der Baupläne nicht ohne unliebsamen Einflufs auf den Bau des grofsen Tunnels bleiben konnten, ist leicht erklärlich.

Die allgemeine Finanzlage des Unternehmens, welche Herrn Favre zunächst insofern wesentlich in Mitleidenschaft zog, als er mit der Bürgschaftssumme von 8 Millionen Franken betheiligt war, sodann aber die Aenderungen, welche ihm in der Bauausführung gegenüber den ursprünglichen Verabredungen wiederholt angesonnen wurden, veranlafsten ihn sogar, im März 1879 die Arbeiten am Tunnel theilweise einzustellen.

Nach der Darstellung des Herrn Favre in der hierüber an den Schweizer Bundesrath gerichteten Erklärung war man ursprünglich, d. h. zur Zeit der Ausschreibung und des Vertragsabschlusses übereingekommen, dafs blofs ein Drittheil oder höchstens die Hälfte des Tunnels mit Mauerwerk verkleidet werden sollte. Im Jahre 1874 liefs sich der Unternehmer, da mittlerweile die Erfahrung die Nothwendigkeit einer vollständigen Ausmauerung des Tunnels ergeben hatte, bereitwilligst auch hierzu herbei. Nachdem das Gewölbe bereits in einer Länge von mehr als

9 300 m hergestellt und für die übrige Strecke das Material an Quadersteinen vorgerichtet war, wurde im Dezember 1878 von der Gesellschaft in Anbetracht der mifslichen Finanzlage beschlossen, u. A. auch die Ausmauerung des Tunnels von nun ab nur mehr theilweise stattfinden zu lassen, so zwar, dafs auf der Südseite in einer Länge von je 841 m nur 110, auf der Nordseite von je 1 200 m nur 349 m ausgemauert werden sollten. Da nun aber der Unternehmer vermöge seines Kontraktes verpflichtet war, falls gewisse unausgemauerte Tunnelstrecken später als unhaltbar erkannt werden sollten, das nöthige Mauerwerk nachträglich anzubringen, so lag die Gefahr nahe, dafs späterhin zu letzterem Zwecke eine theilweise Erweiterung des Tunnels zur Anbringung des Mauerwerks sich nöthig machen würde, die, weil nicht gleich bei der Bohrung des Tunnels ausgespart, mittels Handarbeit hergestellt werden mufste. Die Kosten und die Dauer einer solchen nachträglichen Arbeit würden aber aufserhalb jeder Berechnung gelegen haben.

Zum Glück gelang es durch beiderseitige Nachgiebigkeit, auch diese Schwierigkeiten zu beseitigen, indem, neben einigen anderen finanziellen Vergünstigungen, Herrn Favre zugestanden wurde, dafs ihm für etwaige nachträgliche Ausweitung des Tunnels ein vom Schweizer Bundesrath zu bestimmender Durchschnittspreis pro Kubikmeter gezahlt werden solle.

Im Mai 1879 nahm hierauf Herr Favre die Arbeiten am Tunnel wieder auf, als bald darauf, im Sommer desselben Jahres, der Tod dem Unternehmen diesen erprobten Leiter entrifs. Wie bekannt, erlag Herr Favre mitten in seiner Thätigkeit im Innern des Tunnels einem Schlagflufs. Seine Energie aber lebte in dem grofsen Unternehmen fort, und so gelang es, trotz dieses neuen Schlages, das Werk seinem glücklichen Ende entgegenzuführen.

Bevor diese Zeilen zum Abschlufs gelangt sind, dringt die telegraphische Kunde durch die Welt, dafs am 28. Februar 1879, Abends um 6 Uhr 46 Minuten die Sondirstange, welche den eigentlichen Bohrern vorausarbeitet, von Göschenen aus nach der Airolo-Seite die Wand durchstochen hat. Die ersten Telegramme gelangten an Seine Majestät den Kaiser Wilhelm und an den Herrscher Italiens.

Am Sonntag, den 29. Februar, Morgens 9 Uhr, war, nachdem in der Nacht die letzten Felsstücke beseitigt worden, die Durchbohrung des St. Gotthard vollendet und auf dem provisorischen Schienenweg fuhr der erste Zug mit den Technikern von Göschenen nach Airolo, der am Ausgang des Tunnels von der Bevölkerung festlich empfangen wurde.

Die im Eingang dieser Darstellung ausgesprochene Zuversicht, dafs Dank der sorgfältigen Vorarbeiten die Richtstollen von beiden Seiten genau aufeinandertreffen würden, hat sich in vollem Umfange erfüllt. Wie ein weiteres Telegramm meldet, hat bei Durchschlagung des Stollens eine Abweichung mit blofsem Auge nicht bemerkt werden können.

Zum bleibenden Andenken für diejenigen, welche mit eigener Hand an dem grofsen Werke mitgewirkt haben, ist eine Medaille in Silber und Bronze geprägt worden, welche an alle bei dem Baue betheiligten Techniker und Arbeiter vertheilt werden soll. Auf der Vorderseite sieht man die Wappen der drei Staaten: Deutschland, Schweiz und Italien, unter den Wappen steht der Denkspruch: »*Viribus Unitis*«. Die Rückseite trägt die Widmung: »Den Arbeitern am Gotthardtunnel« in deutscher und italienischer Sprache.

Den »Arbeitern am Gotthardtunnel« wird die Mit- und Nachwelt ihren Dankesgrufs auch ferner darbringen, wenn der reiche Waarenaustausch zwischen Nord und Süd mit beredter Zunge die Segnungen des Unternehmens preist, wenn der Wanderer mit Traumesschnelle unter den schneeigen Häuptern der Alpen hinweg nach dem sonnigen lachenden Süden sich versetzt sieht.

All das ward möglich, wird der Deutsche, der Schweizer und der Italiener mit Stolz sich sagen: »*Viribus unitis*«.

## 20. Das Postwesen der Argentinischen Republik im Jahre 1878*).

Der Bericht, welchen der General-Director der argentinischen Posten und Telegraphen seiner Staatsregierung über die Ergebnisse seiner Verwaltung während des Jahres 1878 vorgelegt hat, nimmt wegen des Eifers und der Energie, womit in der argentinischen Republik an der Entwickelung des Verkehrswesens und der internationalen Beziehungen gearbeitet wird, ein allgemeines Interesse in Anspruch.

Das Postgesetz vom 10. Oktober 1876**), welches durch Beschlufs des Kongresses vom 13. Oktober 1877 in einzelnen die Tarife betreffenden Punkten seit dem 1. Januar 1878 geändert worden ist, hat die gehegten Erwartungen erfüllt, indem es auf den verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens feste Grundlagen geschaffen, welche sich für den sichern Gang der Verwaltung von hohem Werthe erweisen und den Verkehrsanstalten die nachhaltige Entwickelung ihrer wohlfahrtfördernden Wirksamkeit wesentlich erleichtern. Ebenso hat der am 1. April 1878 erfolgte Beitritt zum Allgemeinen Postverein bereits seinen günstigen Einflufs auf den Dienst und die Einnahmen zu Tage treten lassen.

Die Post- und Telegraphen-Einrichtungen haben demgemäfs trotz der Schwierigkeiten, welche der Regelung des Verkehrs durch die grofsen Entfernungen, die in Argentinien ein Bevölkerungs-Centrum vom anderen trennen, bereitet werden, einen höchst beachtenswerthen Umfang erlangt.

Die Gesammtzahl der durch die Post beförderten Sendungen hat im Jahre 1878 betragen 15 875 953 Stück, während sich dieselbe im Jahre 1877 auf 14 675 110 Stück belief, was eine Zunahme von 1 200 843 Stück ergiebt.

Diese Sendungen vertheilen sich folgendermafsen:

An portopflichtigen Briefen sind eingegangen . . . . . . . . 2 108 807 Stück,
abgesandt worden . . 2 618 335 -
zusammen 4 727 142 Stück,
oder 252 210 Stück = 5,63 pCt. mehr als im Vorjahre.

Dienstbriefe sind eingegangen 162 245 Stück,
abgesandt worden . . . 156 176 -
zusammen 318 421 Stück,
oder 7 743 Stück = 2,49 pCt. mehr als im Vorjahre.

Drucksachen etc. sind angekommen 5 699 565 Stück,
abgesandt worden . 5 130 825 -
zusammen 10 830 390 Stück,
oder 951 490 Stück = 9,63 pCt. mehr als im Vorjahre.

Die bedeutende Vermehrung der Drucksachen-Sendungen ist hauptsächlich der mit dem 1. Januar 1878 eingetretenen Herabsetzung der Gebühren auf 1 Centavo für je 100 Gramm zuzuschreiben, daneben aber auch der erhöhten Sorgfalt, welche im letzten Jahre der Beförderung der Drucksachen zugewendet worden ist.

Der Dienst für Einschreibsendungen, welcher beim Beginn des Jahres noch wenig umfangreich und auf einzelne Orte beschränkt war, ist auf die wichtigsten Orte ausgedehnt worden. Die Zahl der Einschreibbriefe ist um 8 244 Stück gestiegen, obgleich die Einschreibgebühr, welche neben dem Porto für den betreffenden Gegenstand erhoben wird, von 25 auf 30 Centavos erhöht wurde.

Der Bestelldienst hat in Folge der Abschaffung bezw. Ermäfsigung des Bestellgeldes sichtbar an Ausdehnung gewonnen. Es sind zur Bestellung gelangt 1 203 477 Sendungen, davon allein in Buenos Aires 864 479 Stück, mithin 308 837 Stück mehr als im Jahre 1877.

Die Zahl der durch die Briefkasten zur Einlieferung gekommenen Sendun-

*) Vergl. Archiv für Post und Telegraphie, Jahrg. 1878, S. 497 ff.

**) Vergl. L'Union Postale, Jahrg. 1878, S. 116 ff.

gen, welche im Jahre 1877 297 462 Stück betrug, hat sich im Jahre 1878 auf 349 234 Stück, mithin um 51 772 Stück oder 17 pCt. vermehrt.

Einen erfreulichen Aufschwung hat auch der Verkehr in den Bahnposten genommen. Es erhielten im letztverflossenen Jahre mit den Bahnposten Beförderung:

| | |
|---|---|
| 1 471 118 | portopflichtige Briefe = 8,1 pCt. mehr als 1877, |
| 114 937 | Dienstbriefe = 2,3 pCt. mehr als 1877, |
| 1 554 132 | Drucksachen etc. = 4,4 pCt. mehr als 1877, |

3 140 187 Sendungen zusammen und aufserdem 96 228 geschlossene Briefpackete, während im Jahre 1877 die Zahl der durch die Bahnposten beförderten Sendungen nur 2 961 382 Stück, die der Briefpackete im Jahre 1874 17 790 Stück betragen hat. Die letztere Angabe zeigt, dafs die Anwendung von geschlossenen Briefpacketen, durch welche eine erhöhte Sicherheit bei der Beförderung geschaffen wird, immer mehr an Ausdehnung gewinnt.

Die Bahnposten legten im Jahre 1878 1 885 356 km oder 28 906 km mehr als im Vorjahre zurück. Davon entfielen auf die Bahnposten der Provinz Buenos Aires 1 407 158 km, der Provinz Entre Rios y Corrientes 57 333 km, der Provinzen des Innern 420 865 km.

Die Postlinien auf Wasserstrafsen wurden durch Einrichtung von fünf neuen Verbindungen, darunter eine zwischen Buenos Aires, Rosario, Santa Fé und Parana, vermehrt. Auf dieser Linie, die erst im September eröffnet wurde, bewegten sich in den vier Monaten 7 797 portopflichtige Briefe, 147 Dienstbriefe, 3 540 Drucksachen etc. und 2 193 geschlossene Briefpackete.

Im Ganzen wurden zur Hebung und Vervollkommnung des Postbeförderungsdienstes 70 Posten neu eingerichtet, nämlich 39 Personenposten, 22 Reitposten, 5 Dampfschiffposten (im Flufs- und Küstengebiet), 4 überseeische Posten. Ferner sind die Schwierigkeiten, welche in Betreff der überseeischen Posten sich fühlbar gemacht hatten, durch Abschliefsung neuer Verträge gehoben worden.

Der Beförderungsdienst ist im Allgemeinen regelmäfsig vor sich gegangen. Gröfsere Störungen sind nur auf der Linie zwischen Salta und Jujuy eingetreten, wo der Postenlauf in Folge von Ueberschwemmungen zeitweise hat eingestellt werden müssen; auf einigen anderen Linien haben aus derselben Ursache einzelne Verspätungen von kurzer Dauer stattgefunden. Auch an einigen räuberischen Ueberfällen hat es in diesem Jahre nicht gefehlt, doch sind dieselben ohne erwähnenswerthen Schaden abgelaufen.

Die Gesammtzahl der Postanstalten belief sich am Schlusse des Jahres auf 311; davon bestanden 117 in der Provinz Buenos Aires, 194 in den übrigen Provinzen. Mit Telegraphenbetriebsstellen waren 43 derselben verbunden.

Angestellte Beamte und Unterbeamte waren 658 vorhanden. Aufserdem wurden zeitweilig noch Hülfs-Unterbeamte in Dienst gestellt.

Die Einnahmen der Postverwaltung haben sich im Jahre 1878 auf 323 366,61 Patakons*) belaufen. Dieser Betrag übersteigt um 35 155,79 Patakons oder 11,37 pCt. die Einnahme von 1877.

Die Gesammt-Einnahme zerfällt in

| | | |
|---|---|---|
| die baaren Einnahmen der Postanstalten . . . . . . . . | 309 037 Pat. | 30 Cent. |
| und den Betrag des kontirten Portos für Sendungen der öffentlichen Verwaltungen . . . . . . | 14 329 - | 31 - |
| zusammen | 323 366 Pat. | 61 Cent. |

Der Erlös für Freimarken allein hat sich in Folge der allgemeinen Steigerung des Verkehrs und der Einführung von Streifbändern, neuen Briefumschlägen und Postkarten gegen das Vorjahr um 59 333,17 Patakons oder 27,32 pCt. vermehrt.

Diese günstigen finanziellen Ergebnisse sind um so bemerkenswerther, als vom 1. Januar 1878 ab das Bestellgeld für Briefsendungen in den Städten Buenos Aires, Rosario und Córdoba in

*) 1 Patakon zu 100 Centavos = 1 amerik. Golddollar.

Wegfall gekommen und in den übrigen Städten fast allgemein von 4 auf 2 Centavos herabgesetzt ist, und ferner seit dem am 1. April 1878 erfolgten Beitritt zum Allgemeinen Postverein das Ausgangs- und Eingangsporto nicht mehr zur Erhebung kommt. Diese beiden Verkehrserleichterungen haben einen Einnahmeverlust von 13,75 pCt. für den wirklichen Ueberschufs des Jahres herbeigeführt, so dafs die Vergleichung mit dem Jahre 1877 bei gleichen Bedingungen eine wirkliche Einnahmevermehrung von 25,12 pCt. zu Tage treten lassen würde. Diese bedeutende Zunahme ist einerseits der direkten Ueberwachung des Dienstbetriebes und Kassenwesens durch Postinspectoren zuzuschreiben, welche in dem Bezirk, der ihrer Beaufsichtigung untersteht, ihren Wohnsitz haben. Im weiteren aber ist dieselbe wohl hauptsächlich dem Beitritt zum Allgemeinen Postverein zu verdanken, welcher eine beträchtliche Ermäfsigung der Gebühren mit sich brachte, zu der Beseitigung der portofreien Beförderung der Zeitungen und Zeitschriften führte und der verbotwidrigen Versendung von Briefen ohne Benutzung der Post wesentlich Einhalt that.

Die Ausgaben beliefen sich auf 341 185 Pat. 81 Cent. und vertheilten sich folgendermafsen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Besoldungen, Dienstbedürfnisse und Miethen | 207 356 Pat. | 54 Cent., | |
| Hauptausgaben | 12 065 - | 91 - | |
| Nebenausgaben | 11 486 - | 65 - | |
| Beförderungs-Gebühren (Dampf- | | | |
| Latus | 230 909 Pat. | 10 Cent. | |
| Transport | 230 909 Pat. | 10 Cent. | |
| schiffposten im Flufs- u. Küstengebiet) | 13 563 - | 33 - | |
| desgl. (Reit-, Personenposten etc.) | 85 847 - | 30 - | |
| desgl. (Seepostlinien) | 9075 - | 36 - | |
| Allgemeiner Postverein | 1 790 - | 72 - | |
| zusammen | 341 185 Pat. | 81 Cent. | |

Die Ausgaben haben die des Jahres 1877 um 13 101 Pat. 50 Cent. überstiegen, was auf die aus Anlafs des Beitritts zum Allgemeinen Postverein erforderlich gewordenen Neuerungen und auf die Vermehrung der Seetransporte zurückzuführen ist. Die Seebeförderungskosten und die Ausgaben für den Allgemeinen Postverein belaufen sich allein auf die Summe von 10 866,08 Patakons.

Die Gesammt-Ausgaben der Postverwaltung betrugen 341 185 Patakons 81 Centavos, die Gesammt-Einnahme 323 366 Pat. 61 Cent.; es ergiebt sich mithin ein Defizit von 17 819 Pat. 20 Cent., d. s. 5,22 pCt. Dieses Ergebnifs ist ein sehr günstiges zu nennen, wenn man bedenkt, dafs im Jahre 1875 die Einnahmen nur 42,40 pCt. und im Jahre 1878 also 94,78 pCt. der Gesammtkosten der Verwaltung decken. In vier Jahren hat sich die finanzielle Lage demnach um 52,35 pCt. gebessert. Der General-Director glaubt daher seine Ueberzeugung dahin aussprechen zu dürfen, dafs im Jahre 1879 die Ausgaben den Einnahmen das Gleichgewicht halten werden, wenn nicht sogar ein Ueberschufs erzielt werden sollte.

---

## 21. Deutschlands Posten vor siebenzig Jahren.

Der bekannte publizistische Schriftsteller, Staats- und Kabinetsrath Klüber (1762—1837), macht in seiner 1811 in Erlangen erschienenen interessanten Schrift: »Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und seyn könnte«, höchst bemerkenswerthe Angaben über die damaligen Postverhältnisse.

Durch die nach dem Zusammenbruche des deutschen Reichs errichtete Stiftung des Rheinbundes war der bis dahin im Bestande erhaltenen Reichspost das Todesurtheil gesprochen worden; und wenn vorher, abgesehen von den gröfseren Staaten des deutschen Reichs — Oesterreich, Preufsen, Sachsen etc. — durch die unterm Schutze des kaiserlichen Thronlehnsherrn wirkende

# TABELLE

über die verschiedenen Postbezirke

in den

## souveränen Staaten des rheinischen Bundes.

### I. In dem December 1810.

| Postbezirke. | Souveräne Staaten. | Quadrat-Meilen. | Volks-Menge. | Ober-Postämter. | Anmerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|
| I. Baierischer. | 1. Baiern | 1 751 | 3 438 323 | München, Salzburg, Regensburg, Nürnberg, Augsburg. Baireuth. | |
| | 2. Lichtenstein | 2½ | 6 500 | | Lichtenstein hat in seinem souveränen Fürstenthum keine Briefpost-Station, sondern bedient sich der baierischen und schweizer Grenzpostamter durch Boten, auch durch den churer Boten von Chur nach Bregenz. |
| | | 1 753½ | 3 444 823 | | |
| II. Westphälischer. | 1. Westphalen | 1 151 | 2 546 106 | Cassel, Mühlhausen, Nordhausen, Halberstadt, Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Hannover, Lüneburg, Minden, Osnabrück, Bielefeld, Paderborn, Marburg, Hirschfeld, Verden, Stade. | Auch zu Bremen ist, neben dem bergischen kaiserl. franz. Postamt, auch eine königl. westphälische fahrende Postexpedition für den Postverkehr in und aus dem Königreich Westphalen. |
| | 2. Anhalt-Bernburg | 16 | 35 200 | | |
| | 3. Anhalt-Dessau | 17 | 52 000 | | |
| | 4. Anhalt-Cöthen | 15 | 30 000 | | |
| | 5. Lippe-Detmold | 25 | 70 000 | | |
| | 6. Lippe-Schaumburg | 10 | 20 000 | | |
| | 7. Waldeck | 22 | 48 000 | | |
| | | 1 256 | 2 801 306 | | |
| III. Taxischer. | 1. Frankfurt | 95 | 300 000 | Frankfurt. | |
| | 2. Baden | 285 | 952 650 | Carlsruhe. | |
| | 3. Hessen | 222 | 541 365 | Darmstadt. | |
| | 4. Wirzburg | 107 | 341 300 | Wirzburg. | |
| | 5. Nassau | 105 | 271 000 | (Frankfurt.) | Der nassauische Postbezirk steht unter dem Ober-Postamt Frankfurt. |
| | 6. Sachsen-Weimar | 36 | 110 000 | Post-Commissär zu Eisenach. | Die reitende Post hat Taxis, die fahrende der Herzog von Sachsen-Weimar. |
| | 7. Sachsen-Gotha | 54 | 180 000 | | Die reitende Post hat Taxis, die fahrende der Herzog von Sachsen-Gotha. Im Altenburgischen hat der Herzog auf den beiden Stationen zu Altenburg und Gösnitz Extrapost, die Briefpost wird durch Fuſsboten besorgt. |
| | 8. Sachsen-Meiningen | 18 | 40 000 | | |
| | 9. Sachsen-Hildburghausen | 11 | 33 000 | | |
| | 10. Sachsen-Coburg-Saalfeld | 19 | 60 000 | | |
| | 11. Reuſs-Ebersdorf | 6 | 18 000 | | |
| | 12. Reuſs-Greitz | 7 | 25 000 | | Für No. 6 bis 16 ist bis jetzt ein Ober-Postamt nicht errichtet. Die Geschäfte besorgt provisorisch ein Post-Commissär, welcher in Eisenach seinen Wohnsitz hat. |
| | 13. Reuſs-Lobenstein | 6½ | 18 000 | | |
| | 14. Reuſs-Schleitz | 6 | 18 000 | | |
| | 15. Schwarzburg-Rudolstadt | 22 | 56 000 | | |
| | 16. Schwarzburg-Sondershausen, wegen Arnstadt nebst den Aemtern Käfernburg und Gehren. Ungefähr | 6½ | 15 000 | | Hohenzollern-Sigmaringen hat in seinem souveränen Fürstenthum keine eigene Post, sondern bedient sich nach seiner Lage der taxischen Post. |
| | (17. Hohenzollern-Sigmaringen) | 10 | 39 000 | | Ysenburg-Birstein, ebenso. |
| | (18. Ysenburg-Birstein) | 12 | 42 000 | | Ebenso Leyen, in seinem souveränen Fürstenthum, zu Hohengeroldseck, unweit Lahr. |
| | (19. Leyen) | 2½ | 5 000 | | |
| | | 1 030 | 3 065 315 | | |
| IV. Königl. Sächsischer. | 1. Königreich Sachsen | 723 | 2 085 500 | Leipzig, Dresden, Bautzen. | Der königl. sächsischen Post in Schlesien ist hier nicht erwähnt, weil sie eine bloſse Durchgangs- oder Transitopost ist und sich zunächst auf das Herzogthum Warschau bezieht |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2. Schwarzburg-Sondershausen mit Anschlufs von Arnstadt nebst den Aemtern Kafernburg und Gehren | 15⅙ | 41 000 | | |
| | | 738½ | 2 126 500 | | |
| **V. Wirtembergischer.** | 1. Wirtemberg<br>2. Hohenzollern-Hechingen | 369½<br>6 | 1 259 174<br>14 000 | Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Tübingen. | |
| | | 375½ | 1 273 174 | | |
| **VI. Bergischer.** | 1. Berg<br>2. Aremberg<br>3. Salm-Salm }<br>4. Salm-Kyrburg }<br>(5. Hamburg)<br>(6. Lübeck)<br>(7. Bremen) | 310<br>50<br>30<br>5<br>4<br>3¼ | 878 200<br>60 000<br>55 300<br>115 000<br>40 000<br>53 000 | Düsseldorf. | Berg hat durch Vertrag von den drei Hansestädten, Hamburg, Lübeck und Bremen, die Post erhalten. Da das Grofsherzogthum Berg jetzt von dem K. Napoleon unmittelbar regiert wird, so schrieben sich die Postämter in diesen drei Städten kaiserl. franz. Postämter, sie standen aber nach wie vor unter Aufsicht des bergischen Gen.-Postdirectors Hrn. du Preuil. In Hamburg blieb, auch nach dem Postvertrag mit Berg von 1807, ein dänisches Postamt und eine amerikanische Brief-Expedition, dann Stadt-Hamburgische fahrende Post. — Diese drei Hansestädte, obgleich zu dem rheinischen Bund nicht gehörig, sind als teutsche Haupthandelsplätze, und wegen ihrer engen Handelsverbindung mit den meisten rheinischen Bundesstaaten, in diese Tabelle aufgenommen worden. — Von der westphälischen Postexpedition zu Bremen, s. oben bei Westphalen. |
| | | 402¼ | 1 201 500 | | |
| **VII. Mecklenb.-Schwerinischer.** | Mecklenburg-Schwerin | 226 | 292 300 | Schwerin. | |
| **VIII. Mecklenb.-Strelitzischer.** | Mecklenburg-Strelitz | 48 | 70 000 | Strelitz. | |
| **IX. Oldenburgischer.** | Holstein, Oldenburg mit Inbegriff des Fürstenthums Lübeck | 105 | 171 000 | Oldenburg, Eutin. | |

## II. In dem Jänner 1811.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **I. Baierischer.** | Wie in voriger Tabelle | 1 753½ | 3 444 823 | Wie in voriger Tabelle. | Wie in voriger Tabelle. |
| **II. Taxischer.** | Ebenso | 1 030 | 3 065 315 | Ebenso. | Ebenso. |
| **III. Westphälischer.** | 1. Westphalen<br>2.—7. Anhalt-Bernburg, Dessau und Cöthen, Lippe-Detmold und Schaumburg, Waldeck; zusammen (wie in voriger Tabelle) | 825<br>105 | 2 007 106<br>255 200 | Die Postämter Lüneburg, Minden, Verden und Stade fallen jetzt weg, das übrige bleibt wie in voriger Tabelle. | Die westphälische Expedition für fahrende Post zu Bremen fällt jetzt hinweg. Westphalen mufste von seinem vorigen inländischen Postbezirk an Frankreich abtreten, in dem Decbr. 1810 526 Qm. mit 539 000 Einw. |
| | | 930 | 2 262 306 | | |
| **IV. Königl. Sächsischer.** | Wie in voriger Tabelle | 738½ | 2 126 500 | Wie in voriger Tabelle. | Wie in voriger Tabelle. |
| **V. Wirtembergischer.** | Ebenso | 375½ | 1 273 174 | Ebenso. | Ebenso. |
| **VI. Bergischer.** | Berg | 252 | 713 179 | Ebenso. | Berg mufste in dem Decbr. 1810 an Frankreich abtreten: 1. von seinem inländischen Postbezirk 58 Qm. mit 165 021 Einw.; 2. alle seine ausländischen Postbezirke. |
| **VII. Mecklenb.-Schwerinischer.** | Wie in voriger Tabelle | 226 | 292 300 | Ebenso. | |
| **VIII. Mecklenb.-Strelitzischer.** | Ebenso | 48 | 70 000 | Ebenso. | |
| **IX. Fürstl.-Lübeckischer.** | Fürstenthum Lübeck | 10 | 22 000 | Eutin. | Der Herzog von Oldenburg (jetzt Holstein-Lübeck?) mufste in dem Decbr. 1810 an Frankreich abtreten, das Herzogthum Oldenburg nebst den in dem Jahre 1803 neu hinzugekommenen Distrikten von 95 Qm. mit 171 000 Einw. |

Reichspost wenigstens noch eine Vereinigung der kleinern Staaten und Städte bestanden hatte, so war nunmehr den neugeschaffenen Souveränitäten die vollständige Posthoheit verliehen worden. Nur einige süd- und mitteldeutsche Staaten fanden es zweckmäfsig und ihrem Vortheile entsprechend, die Verwaltung der Posten in ihren Ländern dem Hause Taxis zu belassen und somit einen einzigen Postkomplex zu bilden.

In welche verschiedene Postgebiete die Staaten des Rheinbundes in den Jahren 1810 und 1811 zerfielen, veranschaulicht deutlich die beigefügte Tabelle, deren Durchsicht wohl jedem Fachmanne die neuesten Errungenschaften vor Augen stellt, und die zugleich das Willkürliche und das Schwankende der durch Napoleon errichteten Staatsgebilde auf das Schlagendste darthut.

Noch dürfte Erwähnung verdienen, dafs Klüber, den meisten seiner Zeitgenossen voraus, in dem mit »Wünsche! — Hoffnung?« überschriebenen Schlufskapitel seiner erwähnten Schrift sich mit grofser Schärfe für die Einheit und Allgemeinheit des deutschen Postwesens, sowie für möglichst niedrige Posttaxen ausspricht.

Freuen wir uns, dafs diese Wünsche und Hoffnungen nunmehr in einer Weise in Erfüllung gegangen sind, wie es eben vor siebenzig Jahren kaum erwartet werden konnte.

---

## 22. Aus ostfriesischen Postakten.

Mitgetheilt von Herrn Postsekretär W. Lülling in Dülmen.

»Jahrhunderte, bevor die Posten aufkamen, heifst es in Stephan's Geschichte der Preufsischen Post, bestanden in den deutschen Ländern Botenanstalten. Theils waren sie Staatseinrichtungen, theils von kaufmännischen, wissenschaftlichen oder politischen Korporationen, theils auch von Privatunternehmern eingerichtet. Keine Gebietsgrenze hinderte ihre Ausdehnung, kein Gesetz schlofs ihre Wirksamkeit in bestimmte Schranken ein; noch gab es kein Kaiserliches Postreservat, kein Landesherrliches Postregal. So reiche Momente der Entwickelung diesen Anstalten hiernach auch mochten gegeben sein, so dürftig blieb gleichwohl im Ganzen ihre Wirksamkeit. Wenige nur waren Gemeingut; in der Regel diejenigen, die von Privaten herrührten, und diesen standen leider nur geringe Mittel zu Gebote. Der ausgesprochene Zweck der übrigen bestand darin, den Korrespondenzverkehr ihrer Begründer zu vermitteln: so die Botenanstalten der Fürsten und Universitäten, des Hansa- und Schwäbischen Bundes, der geistlichen und weltlichen Orden.

Erst der grofsartige Aufschwung, den die ganze Entwickelung des menschlichen Geschlechts im Anfang des 16. Jahrhunderts nahm, führte die staatlichen und sozialen Verhältnisse in Deutschland in eine Sphäre, die der Entstehung und dem Gedeihen eines solchen Instituts günstiger war.«

Zu den Ländern, die zuerst Posteinrichtungen trafen, gehört Ostfriesland. Die Botenanstalt der Stadt Emden hatte sich um die Mitte des 16. Jahrhunderts bis nach Amsterdam, gegen Ende des 16. Jahrhunderts bis nach Bremen, Hamburg und Cöln ausgedehnt; bald genügte die Botenpost nicht mehr, Reitposten wurden eingelegt (1660), und zu Ende des 17. Jahrhunderts (1699) errichtete Chr. Eberhard die ersten fahrenden Posten in Ostfriesland.

Schon einige Jahre früher bestand eine fahrende Post zwischen Jever und Emden — eine Einrichtung der Stadt Jever, welche sich mit Beförderung von Personen, Geldern, Briefen und Packeten befafste und während der Sommerzeit wöchentlich zweimal, im Winter wöchentlich einmal abgelassen wurde.

Die hierüber sprechenden Urkunden beruhen im Magistratsarchiv in Jever. Unter anderen Schriftstücken ist ein

Gesuch um den Emdener Botendienst aus dem Jahre 1689 erhalten, welches lautet:

»Woledle, Wolweise und Wolgelahrte, Hochfürstlich Anhaltische zu der Erbstadt Jever, wolbetrawte Herrn Bürgermeister undt Rathmann!

Hochgeehrte liebe Herren!

Wafs maafsen durch tödtl. Hintritt Stoffer Mehnens der Embder Bohte Dienst vacant und lehdig geworden, solches wird Ewr. Woll-Edl Wollweisen gsten aufser Zweiffel in hochgünstigem Andenken seyn. Wann nun solcher Dienst durch dero Hochrühmbln. Sorgfalt wird hinwiederumb besetzet werden, und Ich untenstehender Supplicant ohne grofsen Ruhm zu melden, mich als ein gehorsahmer Bürger gegen Ewr. etc. jederzeit woll comportiret und verhalten dessentwegen Ich mich der tröstlichen Confidence lebe, dafs Ewr. WollEdl. Gunsten einige geneigte reflexion werden auff mich tragen. Als gelanget an Ewer WollEdl., Wollweisen Stadt WollGelbte gsten mein gehorsahmbstes suchen, flehen und bitten, mir vor allen anderen praetendenten die hohe Gunst wiederfahren zu lassen, und zu dem vacanten Embder Bohtendienst gütigst zu verhelffen, mit Verpflichtung dafs Ich mich alsolchergestalt werde dabei verhalten, damit Ewr WollEdl. und Wollweise Gunsten niemahlen an solche grofse Gütigkeit, die Sie mir hieran erzeigen mifsfallen tragen werden, dabeneben auch die hiesigen Kauffleuthe, und andere eingesessene von denen Ich etwa Brieffe oder Geld hin und wieder bringe keine querelen über mich zu führen Ursach haben werden.

In Erwartung einer sehnl. resolution ersterbe

Ewer WolEdle wolweisen und wolgelahrte Gsten gehorsambster Knecht

Borcherdt Frerichs.

Jever, den 1. August 1689.«

Seinem Gesuche und seiner Bitte ist, wie das Protokoll über seine Vereidigung vom selben Tage ergiebt, Gehör gegeben. Es lautet:

»Emder Bottens Eydt etc.

Ich gelobe und schwehre zu Gott und auff sein heilig Wortt, dafs Ich mich, in dem mier anvertrawten Dienste, ehrlich und getrew will verhalten und dafs ich Wahre oder Briefe, so mier mit nacher Embden zu nehmen oder von Embden nacher Jever zu bringen, mitgegeben werden getrew abzulieffern, und sonsten Alles dafs thuen was einem auffrichtigen, ehrlich und getrewen Boten geziemet, gebühret und woll anstehet; So wahr mir Gott helffen soll undt sein heiliges Evangelium.

(Diesen Aydt hat der newangenommenn Botte Borchert Frerichs ausgeschwohren; Jever in curia, den 1. August 1689.)

Bürgermeister undt Rath haben sich aufstrücklich vorbehalten, dafs, im Fall der Botte sich nicht gebührlich gegen Bürgermeister undt Rath auch hiesige Kauffleute undt sonst andere Aufs- und Einheimische erweise undt also unrichtiglich erfunden würde, Er alsdann des Dienstes wieder entsetzet werden sollte, wider welche Absetzung der Botte sich nicht sperren noch auflehnen wolle.

Inzwischen hant Borchert Frerichs undt seine Fraw Hanken zu eines jedweden assecuration alle ihre Habe und Gütern, nichts darvon aufsbeschieden, zu einem gewissen sicheren undt unfehlbarem unterpfande, daraufs ihres etwa nehmenden schadens, So ob Gott will sich nicht begeben sollte, schahdloofs zu erhohlen; uhrkundlich hant Er dieses unterschrieben, geschehen *loco do. dicto ut supra etc.* Gestalt Sie denn die Fraw Hanken Ihrer Frawlichen Gerechtigkeiten als dem *benef. ex constit. Si qua mulier* sich an Aydes stadt entäufsert und begeben haben wolle, dessen zu Uhrkundt haben die Eheleuthe dieses eigenhändig untergeschrieben.«

Die fürstlich Zerbst'sche Regierung bestellte 1699 den Ostindienfahrer Tjark Johanfsen zum Emdener Boten und gab dem Magistrate unterm 6. Juli auf, den Tjark Johanfsen in Eid und Pflicht zu nehmen, ihm seine künftige Pflicht vorzuhalten und ihm das übliche Botenzeichen, das Wappen der Stadt Jever, auszuantworten.

1704 den 29. Februar wurde Johann Blohm zum Boten bestellt und ihm das Stadtwappen überantwortet. Er scheint landesflüchtig geworden zu sein, und über sein Vermögen ist der Konkurs der Gläubiger erkannt. Der Magistrat tritt als Kreditor auf und meldet zum Angabetermine unterm 27. Januar 1708 das Botenwappen mit folgendem Schreiben an:

»Hochwohlgebohrener, Hochedler und Hochgelahrter Hochzuverehrender Herr.

Wann Johann Blohm mit dem ihm anvertrawten silbernen Stadtwappen davon gegangen und itzo über dessen Nachlafs *convocatio creditorum* eröffnet worden, So hat E. E. Rath solches hierdurch notificiren wollen mit unter dienstlicher Bitte, dafsselbe wenigstens mit 9 Rth. *loco competente* notiren und deshalber Zahlung verfügen zu lafsen. Desuper.«

1707 den 16. April wurde Heero Fimmen in Eid genommen und liegt eine für diesen aufgesetzte Instruktion vom 17. Februar 1707 vor, welche lautet wie folgt:

»Instruction, wornach der von Jever abgehender Embder Bohte Heero Fimmen Künftig sich zu richten hat.

1. Soll derselbe gehalten seyn gute Pferde und Wagen zu verschaffen, undt entweder solche selbsten halten, oder da es nöthig undt derer Passagierer viel sein möchten, von andere heurren undt also die versehung thun, dafs weder passagierer noch Brieffe oder andere nöthig mit überzunehmende Packete aufgehalten werden.
2. Soll dieser Bohte den Sommer über, von Maytag an bis St. Michaelistag wöchentlich zweymahl, des Winters aber, als von Michaelis bis Maytag exclusive einmahl nach Embden fahren, es sei denn, dafs der Weg gantz unbrauchbar oder dafs ein solch Gewitter einfiele, dafs keine Frachten oder passagiren mit überzufahren sich einfänden.
3. Bey diesem seinem Ambte soll der Bohte Heero Fimmen sich fleifsig nüchtern undt mäfsig allemahl bezeigen, undt soviel immer möglich auch Wetter und Wege es zulassen, dahin trachten, dafs er des Abends allemahl so frühe von Embden zurückkommen kann, umb die befrachteten Sachen noch selbigen Abends abzuliefern.
4. Was ihme an Brieffe, Packeten, nafsen oder truckenen Waaren nach oder von Embden zubringen anvertrawet wird, soll der Bohte fleifsig bestellen, und dafs Alles wohl unversehret und unverfälscht überkommen möge, mit allen Kräfften besorgen; Hiergegen, vor solche seine Mühe und gewöhnliche Frachten
5. Ihm allein erlaubt wird, Briefe, Packete und Passagirere mitzunehmen, denen *particulier* Fuhrleuten aber solches bey willkührlicher Straff gäntzlich verbohten und alles Ernstes untersaget, es wäre denn, dafs passagire nach des Bohten Abfuhr hier ankämen, deren Reise keinen Verzug litte, solche hätten sich bei hiesigen Etatsrath, Landdrost und Präsidenten oder in dessen Abwesenheit bey hochfürstlich hiesiger Regierung anzumelden und die Beförderung ihrer Reise zu suchen.
   Wie denn auch
6. Allen und jeden Fuhrleiten bei 5 Goldgulden unabbittlicher Brüche verbohten wirdt, den Tag zuvor, wenn der Embder Bohte fahren wird, wie auch denselbigen Tag wenn er wegfährt, weder mit passagirer noch mit einigen Packen oder Waaren nach Embden zu fahren und durch solche Fuhren den Bohten einigen Abbruch zu thun. Uhrkundlich diese Instruction nach deme solche mit hochfürstlichem Insiegel bestärket und von uns eigenhändig untergeschrieben, dem eingangs erwähnten Bohten nachrichtlich zugestellt worden.

So geschehen Jever, den 17. February Ao. 1707.

Hochfürstlr Anhaltl. bestalte Etatsrath, Regierungspräsident, Landdrost, Regierungsrath und Assessores.

(L. S.)

(gez.) H. J. Closter, Fr. Balemann.
Landdrost.
J. C. Vieth.

Wie lange diese Postverbindung bestanden, melden die Akten nicht, wahrscheinlich aber wirkte sie noch 1746, in welchem Jahre die Eröffnung der Königlich preufsischen Postämter in Aurich, Leer, Norden, Wittmund, Esens, Weener und Friedeburg am 19. Oktober von den Kanzeln verkündet wurde, und von welchem Tage ab der Oldenburgische Privatbotenmeister in Aurich seine Thätigkeit einstellen mufste.

Diese neuen Postämter wurden zunächst durch Reitposten unter einander verbunden. Fahrpostverbindungen stiefsen wegen der Harlinger Marschen und der Ostfriesischen Leegmoore auf grofse Schwierigkeiten, und vorläufig konnte nur eine Fahrpostverbindung auf der Strafse von Emden über Aurich und Jever nach Oldenburg, Bremen und Minden hergestellt werden. Weitere Schwierigkeiten setzte die bischöfliche Regierung in Münster der Ausdehnung des Fahrpostwesens in Ostfriesland entgegen.

Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts nahm das Fahrpostwesen einigen Aufschwung, und unserem Jahrhundert ist die gröfsere Ausdehnung des Fahrpostwesens vorbehalten geblieben.

---

## 23. Römerstrassen in Deutsch-Lothringen.

In den *Mémoires de l'académie nationale de Metz, XXXII^me^ année* (1850—51) findet sich eine Abhandlung von Herrn Victor Simon über das gallisch-römische Postwesen, deren Schlufs sich namentlich über die Anlage und den Zug der Römerstrafsen auf dem deutsch-lothringischen Gebiete verbreitet. Wir sind durch die Freundlichkeit des Kaiserlichen Ober-Postdirectors Herrn Bothe in Metz in den Stand gesetzt, diesen Theil der Simon'schen Abhandlung, der von allgemeinem Interesse sein wird, mitzutheilen und thun dies um so lieber, als wir hierin eine willkommene Ergänzung der Angaben erblicken, welche im Archiv von 1879, S. 387 ff., nach dem ersten Jahresbericht des Vereins für Erdkunde in Metz über Römerbauten in der unmittelbaren Nähe der alten Hauptstadt von Deutsch-Lothringen zur Kenntnifs unserer Leser gebracht worden sind.

Nachdem Herr V. Simon in dem ersten Theil seines Aufsatzes die Nachrichten über das Postwesen des Alterthums zusammengestellt und hieran einige Bemerkungen über die Posteinrichtungen des Mittelalters und der Neuzeit angeschlossen hat, fährt er fort: »Ich will nunmehr näher betrachten, welche Kommunikationswege während des römischen Zeitalters unser Departement durchzogen. Das Reisehandbuch des Kaisers Antoninus und die Peutinger-sche Karte geben uns zwar in dieser Beziehung sehr schätzenswerthe Aufschlüsse; dieselben sind jedoch nicht ausreichend.

Die Strafsen waren sehr zahlreich und durchschnitten das Land fast in allen Richtungen.

Nachstehend folgt ein Verzeichnifs derselben:

1. die Strafse von Metz nach Trier auf dem linken Ufer der Mosel;
2. die Strafse zwischen denselben Orten auf dem rechten Moselufer; *)

---

*) Eine Strafse, die dem Höhenzuge folgt, welcher das rechte Moselufer zwischen Trier und Koblenz beherrscht, scheint die Fortsetzung derjenigen von Metz nach Trier zu sein. Ich habe aufserdem unterhalb Berncastel eine andere kleine Strafse gefunden, die aus lettenartigem Quarz hergestellt ist, welcher letztere den Uebergang zu den Schieferlagern, aus denen der dortige Boden besteht, bildet. An der Verbindungsstelle dieser beiden Strafsen fand man mehrere römische Grabhügel, von denen einer offen war. Unser Mitarbeiter Teissier hat der Akademie in den Jahren 1821 bis 1822 eine Nachricht über Ricciacum mitgetheilt, ein Ort, welcher auf der Karte von Peutinger als an dieser Strafse belegen angegeben ist, und Gerard, korrespondirendes Mitglied unserer Akademie, hat 1845 bis 1846 Notizen über die Lage von Caranusca gegeben, welches auf derselben Karte ebenfalls an jener Strafse aufgeführt wird.

3. die Strafse von Metz nach Mainz über Pontigny und Tromborn. Nach den Angaben des Abbé Schmitt, Verfassers einer archaeologischen Abhandlung über den Kreis Saarlouis, führte dieselbe über Mainz nach Tholay. Diese Angabe hat die Wahrscheinlichkeit für sich, da die Strafse von letzterem Orte aus, ebenso wie die heutige Heerstrafse, das Thal der Nahe verfolgte;
4. die vierte Strafse zweigte sich bei Pontigny von der vorgenannten ab und ging über Hieraple nach Forbach.

Lejeune, ein alter Sachverständiger beim Kataster-Büreau in Metz, welcher von 1822 bis 1823 der Akademie präsidirte, führt in seinen »Memoiren über die römischen Wege in unserem Lande« aufserdem eine Strafse zwischen Forbach und Schönecken an, welche nach Saarbrücken weiter führte. Es fragt sich, ob dies nicht die Fortsetzung einer Strafse sein würde, welche bis Boucheporn angedeutet ist.

Felix Villeroy, korrespondirendes Mitglied der Akademie, auf Rittershoff bei St. Ingbert (Rhein-Bayern) wohnhaft, theilt uns mit, dafs in Neunkirchen, 4 Meilen von Saarbrücken, unter einem Torflager eine Römerstrafse entdeckt worden sei, welche die Richtung nach Saarbrücken verfolgte, sowie dafs eine andere nahe bei Hazel, einer Gemeinde, zu welcher sein Besitzthum gehört, aufgefunden sei.

5. Eine Strafse, ausgehend von Metz oder vielmehr in der Nähe von Grigy die grofse Strafse verlassend, führte nach Pont à Domangeville und von dort in der Richtung auf Grofstänchen; Lejeune meint, dafs sie in das Palatinat und vielleicht nach Speier führte;
6. die Strafse von Metz nach Strafsburg, an Delme und Saverne vorüber;
7. Strafse von Metz nach Nomeny folgt nahezu der jetzigen Trace;
8. die Strafse von Metz nach Scarpona folgt, an Sablon vorüberführend, dem Thale der Seille an der linken Seite dieses Flusses und tritt, noch das Dorf Atton durchlaufend, in das Thal der Mosel.

In den Nachrichten über Sablon bei Metz, welche in den Memoiren der Akademie (1848—1849) sich befinden, ist erwähnt, dafs ein Weg aus dem Thal der Seille über die Höhen, welche diesen Flufs von der Mosel trennen, hinweg führt und in der Nähe von Atton endigt. Ein Abweg davon erreichte das Dorf Arry und führte, nach dem Süden zu abhängend, nach dem Thalgrunde. *)

9. Die Strafse von Metz nach Verdun, deren Trace noch jetzt durch verschiedene, erhalten gebliebene Theile derselben bezeichnet wird, namentlich auf dem Plateau, welches die Weinberge von Rozericulle begrenzt, sowie im Gemeindebau Vionville.

Es ist dies die Strafse, welche Antonin in seiner Reisebeschreibung als Ibliodorum anführt, deren Lage in einer öffentlichen Anzeige der *Revue d'Austrasie* erwähnt ist.

10. Die zehnte Strafse endigte in der Nähe von Gravelotte in die vorgenannte; sie durchlief zwischen diesem Orte und Verneville ein Gehölz, **) schlug von hier die Richtung nach der Orne ein, um sehr wahrscheinlich nach Briey oder dessen Umgegend zu führen.

Es ist jedoch auch möglich, dafs sie in einiger Entfernung sich in zwei

*) Vor einigen Jahren wurde an diesem Wege, der zur Zeit Kommunalweg ist, gearbeitet und fand man, wie mir erzählt wurde, zwischen dem Dorfe und der jetzigen Strafse nach Nancy römische Denkmünzen und alte in Cement hergestellte Grabstätten. Vor zwei Jahren entdeckte man in Novéant an der Mosel ein Grabmal, welches, ebenfalls in Cement, die Form eines rechteckigen Parallelogrammes hatte.

**) Ich habe diese Strafse gesehen, nachdem das Gehölz soeben urbar gemacht worden war; dieselbe war sehr gut erhalten. Rechts und links derselben war der Boden an verschiedenen Stellen von Trümmern ihres alten Baues, namentlich von Hohlziegeln mit erhöhtem Rand bedeckt.

Theile trennt, von denen der eine nach dem Felde am Titelberg und Arlon, der andere nach Merville führt.

11. Die elfte Strafse beginnt in Rezonville, geht an Buissieres, Chambley und Domartin vorüber und kommt nach Vionville, wo sie auf der Generalstabskarte als alte Römerstrafse bezeichnet ist. Nach den Angaben von Denis, einem korrespondirenden Mitgliede der Akademie, welcher zahlreiche Untersuchungen in Betreff der Wege unseres Landes angestellt hat, hatte diese Strafse zwei Abzweigungen, deren eine nach St. Mihiel, die andere nach Vigneulles führte.

Lejeune führt noch eine andere Strafse in den Wäldern oberhalb von Püttlingen an; dieselbe scheint von Nancy oder Toul zu kommen und nach Trier zu führen.

Ein Weg, welcher auf der Seite von St. Julien bei Metz hinaufsteigt, dann hinter den Gärten von Grimont vorüberführt und der Richtung nach Draugny folgt, scheint, nach Lejeune, aus der Zeit der Metzer Republik zu stammen und nur dazu bestimmt gewesen zu sein, Metz mit dem befestigten Schlofs von Vry, genannt Klein-Metz, zu verbinden. Es ist jedoch möglich, dafs dieser Weg, welcher sehr solide hergestellt und theilweise aus von Ueberschwemmungen der Mosel herstammenden, auf weite Entfernungen herbeigeführten Kieselsteinen bestand, viel älter und zu dem Zweck angelegt war, um eine Verbindung der Saar mit dem zwischen Draugny und Busendorf belegenen Theil des Thales der Nied, das sehr reich namentlich an Futterkräutern ist, herzustellen.

Dies ist im grofsen Ganzen das Netz der Strafsen, welche durch unser Land führten.

Es mufs einleuchten, dafs die Mehrzahl derselben sehr wichtig und daher mit Postrelais versehen war.

Unabhängig von diesen Verkehrswegen mufsten deren noch andere vorhanden sein. So gab es, wie man uns mitgetheilt hat, eine Strafse von Mars-la-tour nach Jarny, und es ist sehr wahrscheinlich, dafs eine solche zwischen Luxemburg, Arlon, Titelberg, Marville und Verdun, sowie zwischen der Strafse von Metz nach Trier und jenen Orten existirte. Zwei Basreliefs, von denen ich in diesen Mittheilungen gesprochen, deren eine in Fontoy, die andere in Mont bei Preutin gefunden wurde, sind als sichere Beweise dafür anzusehen, dafs alte Strafsen durch diese Orte geführt haben.

Von allen diesen grofsartigen Arbeiten sind uns heute nur einzelne, im Allgemeinen in schlechtem Zustand*) befindliche Theile übrig geblieben, und die von denselben herrührenden Monumente sind noch seltener.

Der am besten erhaltene Theil der alten Wege unseres Departements ist der durch den Gemeindebau von Vionville führende, der jetzigen Strafse von Metz nach Verdun parallel laufende.

Unter den von den römischen Strafsen herrührenden Monumenten gebührt die erste Stelle der von dem Abbé Seurette und mir endeckten Säule auf dem Kirchhof von St. Marcel, welche in unser städtisches Museum übergeführt ist und wahrscheinlich von der Strafse Metz-Verdun herrührt.

Dieselbe trägt die Inschrift:

Imp Nervae
Caesari Aug
Pontif Max
Otest
O III
Med

Imperatori Nervae Caesari augusto pontifici maximo, tribunitia potestate, consuli tertium, Mediomatrici.

Ein Fragment einer anderen Säule, welche sehr wahrscheinlich zur Strafse der Scarpona gehörte, ist in ziemlich beträchtlicher Tiefe in dem Garten des Herrn Royer zu Sablon aufgefunden worden.

*) Seit Kurzem hat man in unserem Departement Strafsen und Wege wieder hergestellt, welche, ohne direct die Trace der vor ihnen vorhanden gewesenen römischen Wege zu verfolgen, diejenigen Landstriche, welche jene durchschnitten, mit einander verbinden.

Ich habe mich beeilt, dieselbe ebenfalls in unser städtisches Museum bringen zu lassen. Man liest an derselben:

Vias et Po
Tate Con
Vias et Pontes vetustate conlapsos.

Dieses Monument war also dem Andenken der Wiederherstellung mehrerer Strafsen und Brücken gewidmet und zweifellos zur Ehre eines Kaisers errichtet. Die Buchstaben dieser beiden Säulen, namentlich diejenigen der zweiten, sind in einem sehr schönen Style gehalten.

Es ist anzunehmen, dafs zwei auf der linken Moseluferstrafse von Metz nach Trier vorhandene Steine zum Besteigen der Pferde bestimmt waren; es sind zwei Granitblöcke, deren einer die südliche Ecke des Polizeigebäudes bildet, während der andere in der Nähe einer Brücke im Dorfe Woippy sich befindet.

Unabhängig von diesen Alterthümern giebt es noch einige andere, bisher nicht beschriebene, auf welche ich die Aufmerksamkeit lenken möchte.

Es sind dies drei kleine Basreliefs, deren jedes einen Mann zu Pferde darstellt.

Das erste, in rothem Sandstein, ist bei Hieraple in der Nähe von Forbach gefunden *) und von unserem Mitgliede Mr. Altmayer von St. Avold uns geschenkt worden; seine Höhe beträgt 25 cm, seine Breite 2 cm, sein Styl ist roh, das Pferd befindet sich im Schritt, der Reiter ist mit einer Tunica oder gallischem Sagum bekleidet.

Das zweite Basrelief, welches zu Mont im Arondissement von Briey entdeckt wurde, ist 4 cm hoch und 3 cm breit.

Das Pferd ist in Galopp gesetzt; der Reiter hat seinen Kopf den ihn ansehenden Personen zugewendet; seine Stellung ist graziös. Dieses Basrelief, welches leider durch das Alter zu unkenntlich geworden, um seine Details feststellen zu können, ist nach den Mittheilungen von Matthieu aus Preutin, der uns dasselbe übersandt hat, unter Trümmern eines Pflasters entdeckt worden, welches als dasjenige eines Stalles gedient zu haben schien.

Das dritte Basrelief, aus Fontoy bei Diedenhofen stammend, befindet sich in dem Kabinet des Herrn Paguet in Metz, seine Höhe beträgt 3 cm, die Breite 22 cm. Es ist sehr gut erhalten und scheint ziemlich sicher einen Postillon darzustellen; derselbe trägt auf dem Kopf eine Art Turban und ist mit einem Sagum oder einer durch Stickereien verzierten fliegenden Tunica bekleidet; von seinem Gesicht sind etwa $^3/_4$ sichtbar. Er hat eine Peitsche, wie den Postillonen dieselbe zu tragen vorgeschrieben war.

Wenn einfache Vorzeigung dieser Peitsche genügte, um demjenigen, welcher sie führte, auf den Postrelais Alles zu gewähren, was er zu seinen Dienstzwecken verlangte, so erscheint die Vorzeigung dieser Peitsche heutzutage als ein Zwangsmittel zur ungesäumten Anerkennung der von dem Führer derselben geltend gemachten Vorrechte.

Ich glaube darauf aufmerksam machen zu sollen, dafs in demselben Dorfe der mit einer Haube verzierte Kopf einer Frau gefunden worden ist.

Es ist wahrscheinlich, dafs diese drei Basreliefs durch Mauerwerk verdeckt waren, oder dafs die beiden kleineren zu einer Säule gehörten, und dafs sie den Zweck hatten, Postrelais zu bezeichnen.

Es ist bereits angeführt, dafs bei Hieraple eine Poststrafse sich befand; die Basreliefs von Fontoy und Mont aber scheinen zu der Annahme zu berechtigen, dafs ein von der Strafse

*) Die Ausführung dieses Basreliefs ist sehr roh. Man sieht immer mit Erstaunen, dafs den im Alterthum ausgeführten Skulpturen jede Aehnlichkeit mit der Natur fehlt. Ich führe als Beispiel ein von einem Reiter bestiegenes Pferd an, welches 1831 in Scarpona von Mr. de Sanlcy, einem Mitgliede des Instituts von Frankreich und unserer Akademie, unter anderen alten Skulpturen gefunden wurde. Der an demselben Orte und zu derselben Zeit gefundene Kopf eines Kriegers bietet durch die Schönheit des Styls und seiner Ausführung einen auffallenden Gegensatz gegen jene Skulptur.

Trier-Metz ausgehender Weg den Abhang von Fontoy überschritt und nach Titelberg, Luxemburg und Arlon *) weiterführte, und dafs eine andere Strafse von Mont ausgehend, die Ebenen von Woevre mit Luxemburg verband.

In der Galerie der Alterthümer der Bibliothek von Metz befindet sich ein Stein, welcher ebenfalls eine Person zu Pferde vorstellt, aber dieselbe sitzt von der Seite, hat keine Peitsche, und die kleinen Dimensionen, in welchen dieselbe ausgehauen ist, berechtigen zu der Annahme, dafs diese Skulptur nicht dazu gedient hat, ein Postrelais zu bezeichnen.

Vielleicht wird man mir die Bedeutung und die Bestimmungen bestreiten, welche ich den von mir beschriebenen Basreliefs gegeben, und welche durch das in Fontoy vorgefundene sehr deutlich ausgedrückt zu sein scheinen. Welche andere Bedeutung können dieselben dann aber haben?

Wenn diese Steine Grabmonumente gewesen wären, so würden sie mit bezüglichen Inschriften versehen und lang genug sein, um sie im Boden befestigen zu können. Man kann ferner nicht annehmen, dafs die Basreliefs zum Schmucke von Häusern gedient haben sollten. Endlich könnte man denken, dafs sie religiöse Anschauungen darstellen sollen.

Diese letzte Meinung könnte sich wenigstens auf den Umstand stützen, dafs man unter den zahlreichen zu Hieraple entdeckten Alterthümern mehrere geweihte Gegenstände gefunden, und dafs der mit einer Haube versehene, in Fontoy gefundene Kopf zu der Annahme berechtige, es sei dort ein religiöses Denkmal gewesen.

Andere Monumente, welche an verschiedenen Orten entdeckt sind, können vielleicht ebenfalls zur Bezeichnung von Postrelais gedient haben; ich erinnere an die im Relief dargestellten und von einem oder zwei Pferden oder Mauleseln gezogenen Birota. Diese Gegenstände verdienen in jeder Beziehung einer ganz besonderen Prüfung unterzogen zu werden.«

---

## 24. Marokko.

In den »Mittheilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S.« hat der Herr Professor Dr. K. v. Fritsch unter der Ueberschrift »Reisebilder aus Marokko« einige seiner Reiseerinnerungen aus dem Jahre 1872 veröffentlicht, welche ein aufserordentlich anziehendes Bild von diesem wenig besuchten Lande, sowie von den Gebräuchen und Gewohnheiten seiner Bewohner geben. Dieser trefflichen Schilderung, welche dadurch, dafs sie lediglich die Wiedergabe persönlicher Eindrücke ist, eine besondere Anziehungskraft gewinnt, entnehmen wir nachstehende Einzelheiten, denen ein allgemeineres Interesse beiwohnen dürfte.

Bevor der erste Ort Marokkos, die Hafenstadt Tanger, erreicht wird, hat der Reisende Gelegenheit, die Strafse von Gibraltar, eine der wunderbarsten und anregendsten Stellen des Meeres, zu bewundern. Während nordwärts in nackter Schönheit die Berge und Felsen Andalusiens schimmern, und Gibraltar selbst inmitten herrlicher Gärten und Parks am Fufse des befestigten Kalpefelsens einen überraschenden Anblick darbietet, streckt südlich an der afrikanischen Seite der gewaltige Affenberg sein Haupt in die Wolken, die sanfteren Höhen der hügeligen, mit ausgedehnten Wäldern geschmückten Landschaft überragend. Vorbei an zahlreichen sich kreuzenden Segeln gelangt man in die kleine, erst beim Herannahen an die afrikanische Küste ins Auge fallende Bucht des mit seinen weifsgetünchten

*) Dieser Weg mufste vor dem Dorfe Havange vorüberführen. In diesem Orte befand sich ein heidnischer Tempel, dessen Portal noch in neuester Zeit vorhanden war. Sein mit verschiedenen Basreliefs von Göttern geschmückter Altar ist eins der beachtenswerthesten Monumente, welche in der Galerie der Alterthümer unserer Stadt aufgestellt sind.

Häusern weithin leuchtenden Tanger. Von einer hohen Mauer umgeben, hinter welcher die viereckigen Thürme der Moscheen aufsteigen, gewährt die erste Stadt am afrikanischen Gestade einen seltsamen Eindruck. Der Fremde wird, während er die engen Gassen bergauf eilt, von den laut redenden und schreienden Arabern, welche in die einem weiten, langen Hemd mit angehefteter Zipfelkappe gleichende Jellabia gehüllt oder mit dem shawlartigen Haik bekleidet sind, sowie von den im Angesicht verhüllten Frauen neugierig gemustert und hat sofort Gelegenheit, den Unterschied zwischen dieser Menge und den civilisirten Bewohnern Europas zu erkennen. Statt reich ausgestatteter Magazine erblickt man elende Buden, in denen immer nur ein Artikel feilgehalten wird, den der Käufer von der Strafse aus betrachtet, auswählt und bezahlt, während der Verkäufer seine zusammengeschlagenen Beine nicht zu bewegen braucht, um aus dem äufsersten Winkel seiner Zelle die verlangte Waare herzureichen. Neben dem edel geformten Gesichte des Arabers erblickt man die Stumpfnase und die aufgeworfenen Lippen des Negers, neben dem rechtgläubigen Muhamedaner den Juden im schlafrockähnlichen Kaftan. Die Bevölkerung erscheint zahlreich, weil die Strafsen eng und von meist niedrigen Häusern eingeschlossen sind; öde aber sind die winkligen Nebengassen, deren Unreinheit noch besonders durch ihre Leere auffällt. Nur in wenigen Strafsen bewegen sich auch beladene Lastthiere und Reitpferde, die Stadt ist für solchen Verkehr zu klein. Man mufs die Thore der Befestigungsmauer durchschreiten, um Schaaren von Eseln, Maulthieren, Pferden und Kameelen zu sehen, welche Landesprodukte hierher gebracht haben und dafür europäische Industrieartikel in das Innere des Landes bringen sollen. Eine eigene Industrie besitzt Tanger nicht, wie sich überhaupt die geringe Industrie im ganzen Lande auf wenige Lederarbeiten, Teppiche und Matratzen beschränkt. Obwohl in dieser civilisirtesten Stadt Marokkos, welche mit Gibraltar und Cadix einen fast täglichen Dampfschiffsverkehr unterhält, die Gesandten und General-Konsulate fremder Mächte ihren Sitz haben, so fehlen doch bemerkenswerthe Gebäude fast ganz. Nur die innere Ausschmückung einiger Höfe verräth, dafs die Mauren immer noch die Arabeskenverzierungen der Wände und die teppichartige bunte Bemalung der Thüren verstehen und betreiben. Die Burg oder Kasbah, der Sitz des Stadt-Gouverneurs, befindet sich auf den das nördliche Stadtviertel tragenden Felswänden, welche sich klippenartig nach Westen bis zum Kap Spartel, dem Beginn der atlantischen Küste Marokkos, hinziehen.

Verfolgt man dieses malerische Gestade, so gelangt man, an dem unbedeutenderen Hafenorte Arsila vorüberfahrend, zu der als Stapelplatz für die eine Tagereise landeinwärts gelegene Handelsstadt Alkasar el K'bir wichtigen Hafenstadt el Araisch oder Larasch an der Mündung des Luccosflusses. Die Stadt bietet mit ihren engen Gassen nichts Sehenswerthes, wohl aber befinden sich in ihrer Nähe, durch Gestrüpp und Dickicht verhüllt, die interessanten Ruinen einer römischen Stadt, in welcher mehrere unterirdische Gewölbe, an einer Stelle sogar ein Doppelgewölbe noch wohl erhalten sind. Von den über dem Boden errichteten Häusern sind mit wenigen Ausnahmen nur die senkrechten Mauern theilweise noch vorhanden, merkwürdig ist jedoch ein Haus, dessen tonnenförmig gewölbtes Dach der Zerstörung getrotzt hat. Diese Stadt wird, nach den Trümmern zu schliefsen, manchen heutigen Städten des griechischen Archipels nicht unähnlich gewesen sein, welche theils aus oberirdischen, theils aus unterirdischen Räumen mit tonnenförmig gewölbtem Dache bestehen und nur unregelmäfsige Strafsen, dabei aber über die Dächer der Wohnungen hinwegführende Verkehrswege besitzen.

An dem Gestade entlang nach Süden fahrend erreicht man die an der Mündung des Bu Greb zu beiden Seiten des Flusses gelegenen Schwesterstädte Sale und Rabat. Der Hafen dieser Städte ist wegen der vor dem ins Meer strömenden Flufswasser sich bildenden,

den Verkehr hemmenden Wellenbarre nicht leicht zugänglich, jedoch ungleich wichtiger als der Hafen von Larasch, da derselbe zwei Hauptstädten des marokkanischen Kaiserreiches, Mekines und Fez, am nächsten liegt. Auf einer engen, mit zerbrochenen Mühlsteinen gepflasterten Gasse gelangt man in die auf einem niedrigen Plateau gelegene Stadt Rabat, in welcher merkwürdige altarabische Bauten und namentlich die am westlichen Ende befindliche, aus der Blüthezeit der arabischen Baukunst herrührende alte Königsburg mit ihren sorgfältig aufgeführten Mauern, zahlreichen Zinnen und einem mit schönen Zierrathen geschmückten, jetzt halb vermauerten Thor die Aufmerksamkeit des Besuchers erregen. Nahe dem östlichen Ende der Stadt liegt der Bazar, welcher ganz wie die Märkte im türkischen Orient eine halb chaotische Masse von kleinen Buden darstellt, in denen Handwerker arbeiten oder Krämer ihre Waaren zusammengedrängt liegen haben, so dafs sie nur selten aus ihrer kauernden Stellung aufstehen müssen, um einem Kunden, der unterdefs auf der Strafse stehen bleiben mufs, das Gewünschte mit feierlicher Langsamkeit zu reichen. Der Markt von Rabat ist verhältnifsmäfsig reich; denn es blüht hier einige Industrie, indem namentlich schöne Binsenmatten als Schmuck für die Zimmer der Marokkaner gefertigt werden; aufserdem trägt der Reichthum der Umgegend an Früchten und Getreide aller Art dazu bei, den Handel dieses Platzes zu beleben. Im Westen der Stadt, wo dieselbe durch eine hohe, etwas baufällige Mauer mit Schiefsscharten und zahlreichen Thürmen abgeschlossen wird, erblickt man hinter Weinbergen den etwa 20 Minuten entfernten mächtigen, viereckigen Hassanthurm, den letzten, auch schon verfallenen Rest eines dereinst stattlichen Komplexes von gröfseren Gebäuden, von denen meist nur noch Theile der Umfassungsmauern stehen. Der weithin sichtbare Thurm ist in seinem oberen Theile mit aus Stein gehauenen Arabesken verziert, von welchen noch der gröfsere Theil erhalten ist. An Gröfse und sorgfältiger Ausführung der Arbeit kommt der Hassanthurm der Giralda in Sevilla und dem später noch zu erwähnenden Kutubiathurm in Marokko etwa gleich; diese drei Thürme sollen auch von ein und demselben Baumeister, Geber, ums Jahr 1200 errichtet sein.

Von Rabat aus nach Süden zu verändert sich die Küste; das Gestade wird flacher, höhere Berge sind vom Meere aus gar nicht mehr sichtbar. Aufser einigen unbedeutenden Bächen durchschneidet diesen Landstrich nur ein gröfserer Flufs, der in einer flachen Bucht bei Azamor mündende Um er rebbia, welcher die beiden marokkanischen Provinzen Schawia und Dukkala scheidet. Der einzige interessantere Ort dieser Küste, in welchem die Mehrzahl der Häuser noch in europäischer Art gebaut ist und die Strafsen auch gepflastert sind, ist Masaghan, zugleich der einzige Hafen mit gröfseren Bauten und ummauerten Landungsbassins. Die Marokkaner sind unschuldig an diesen Anlagen nach europäischem Muster; sie haben die Stadt von den Portugiesen übernommen, welche dieselbe ums Jahr 1506 gegründet und erst 1770 verlassen haben. Das bedeutendste, von den alten Besitzern der Stadt noch übrige Bauwerk befindet sich im amerikanischen Konsulate. Es ist eine grofse unterirdische Wasserkammer, welche die Stadt bei Belagerungen vor dem Mangel an Trinkwasser schützen mufste, jetzt aber voll trüben Wassers ist. Dieser Wasserbehälter stellt eine quadratische, etwa 30 bis 33 m lange und breite unterirdische, stark gewölbte Säulenhalle dar, deren Dach durch die Wände und durch fünf Reihen von je fünf etwa einen halben Meter starken und fünf Meter von einander entfernten Säulen getragen wird. Der gewaltige Bau wird zwar erhalten, aber nicht mehr zu seinem ursprünglichen Zwecke, sondern nur noch zum Giefsen des theilweise unmittelbar darüber angelegten Gartens benutzt.

Etwa 7 ½ km westlich von Masaghan unweit Kap Blanco erhebt sich an der Küste ein gewaltiger Thurm, der von einigen Forschern auf römischen oder karthagischen Ursprung zurückgeführt

wird, indem man dessen Namen »Tit« als Thurm des Titus deutet.

Der südlichste und wichtigste Handelshafen an der atlantischen Küste von Marokko ist Mogador, zugleich der Hauptstapelplatz für die Hauptstadt des Landes und die südlich des Atlas gelegenen, gröfstentheils unabhängigen Völkerstämme Marokkos. Die Stadt liegt unweit der westlichen Ausläufer des Atlas auf einem kleinen Vorsprung der Küste, umgeben von dem brausenden Ozean und von einem Sandmeer, welches ein abschreckendes Wüstenbild darbietet. Der Handel von Mogador ist fast ausschliefslich in den Händen weniger Europäer und zahlreicher hier ansässigen Israeliten, welche vornehmlich mit Marseille und London Geschäftsbeziehungen unterhalten. Die Stadt, in welcher bemerkenswerthe Gebäude fehlen, ist durch hohe Mauern und Thore in verschiedene Quartiere getheilt und nach aufsen durch Ringmauern und Wälle mit alten, rostigen Geschützen angeblich vertheidigt. Aufser dem Handelsverkehr fällt dem Fremden besonders das Volksleben auf, welches den niedrigen Kulturzustand der Einwohner auf den ersten Blick kennzeichnet. Männer und Jünglinge geben sich den geistlosesten Spielen, wie dem sogenannten Pulverspiel oder Schiefsreiten, dem Ballspiele etc., hin und pflegen Abends in kleinen und engen Kaffeehäusern, deren fensterlose, nothdürftig erhellte Räume eine nur einigermafsen anständige Einrichtung vermissen lassen, auf Binsenmatten liegend oder mit untergeschlagenen Beinen sitzend der Trägheit. Man findet Gruppen von Leuten, welche an den Strafsen oder auf den Plätzen zusammenhocken, ohne ein Wort zu sprechen, ohne der Aussicht oder des Sternenhimmels oder irgend eines anderen Eindruckes sich zu freuen, ohne zu musiziren, zu beten, zu essen, zu trinken, zu rauchen, kurz Menschen, die in Gemeinschaft einem absoluten Nichtsthun sich ergeben und einander anschweigen. Solche Zustände sind die natürliche Folge des vernachlässigten Unterrichts, welcher sich im Allgemeinen nur auf Lesen und Schreiben, sowie auf die nothdürftigste Kenntnifs von Koransuren und anderen Gebeten erstreckt. Im Einklang damit steht auch der vollständige Mangel einer Presse im Lande; es giebt in ganz Marokko nicht eine einzige Zeitung.

Die Reise nach der Hauptstadt des Landes, welche, wie überhaupt das Innere von Marokko, nur mit besonderer Genehmigung des Sultans besucht werden kann, wird durch die Provinzen Schiodma und Schischaua auf Pferden oder Maulthieren zurückgelegt. Schon aus der Ferne erblickt man den gewaltig aufragenden Thurm der Kutubia-Moschee, während die Häuser Marokkos noch durch Palmen, welche einen vollständigen Wald um die Stadt bilden, verdeckt sind.

Bei dem besonderen Interesse, welches die Hauptstadt des Landes einnimmt, lassen wir die von Dr. v. Fritsch gegebene Schilderung des Besuches derselben hier auszugsweise folgen. Letzterer ging vor sich, nachdem von dem Kaid der Stadt die Erlaubnifs dazu eingeholt und vorher dem Gouverneur der Atlas-Provinzen die schuldige Aufwartung gemacht worden war. »Ganz gegen unsern Willen und absolut unnöthiger Weise, angeblich um uns eine grofse Ehre anzuthun, erhalten wir eine grofse Bedeckung, aus zwei berittenen Unteroffizieren des Kaids und neun Soldaten zu Fufs bestehend, alle mit Gerten bewaffnet, mit denen dieselben trotz unserer Abmahnung, bis wir es ernstlichst verbieten, die vorübergehenden Leute schlagen, wenn dieselben sich nach uns umdrehen, oder wenn vor uns ein Gedränge aus anderen Ursachen entsteht. Diese Ehrenwache also eskortirt uns, wie hierzulande gefährliche Strolche transportirt werden, und ist uns natürlich mehr hinderlich als förderlich, ganz abgesehen davon, dafs sie 25 Franken kostet, welche die Leute so rasch als möglich verdienen wollen, uns also genauere Besichtigung der Gegenstände nach Kräften erschweren. Zuerst werden wir an dem unansehnlichen Grabmal des Gründers von Marokko, des Sidi Jussef ben Tasch'fin, vorbei nach der durch den hohen und architektonisch verzierten, viereckigen Thurm ausgezeichneten Ku-

tubia-Moschee geführt. Die inneren Hallen der Kirche, von niederen Pfeilern getragen, können wir natürlich nur rasch im Vorübergehen, nicht näher betrachten. Der Thurm hat den gröfsten Theil seines bunten Ziegelschmuckes verloren, am Zinnenkranz haben neuerdings Reparaturen stattgefunden. Ein altes, halbverfallenes Thor nördlich vom Thurm zieht noch durch seine Arabeskenskulptur die Aufmerksamkeit auf sich, auch einige Fensterbogen an den hier mitten in der Stadt stehenden Ruinen. Durch enge Gassen niederer Lehmwände geht es nun weiter. Hier und da hängen schöne Rebenlauben über den Strafsen, die dadurch freundlich erscheinen. Genau besehen darf man aber den unreinen Boden derselben nicht, der wohl erklärt, warum Niemand mit den Schuhen, die er auf der Strafse getragen, in irgend ein Zimmer tritt. Zwischen den fensterlosen Lehmwänden hingehend glaubt man sich auf das Feld versetzt; begrenzen, wie es oft der Fall, diese Mauern Gärten, deren Bäume die Strafse beschatten, oder wandelt man unter einer Rebenlaube, so meint man in einem anmuthigen Dorfe zu sein, und dorfartig ist und bleibt der Gesammteindruck der Stadt. Aufser der Kutubia und einer immerhin nur mäfsig ausgestatteten Brunnenanlage, die weit hinter den schönen Brunnen Konstantinopels zurückbleibt, sahen wir kein bemerkenswerthes Gebäude; alles Andere ist eng, winklig, niedrig, staubig und schmutzig in den Strafsen. Auf den letzteren ist trotz ihrer Enge selten eine rege Bevölkerung gedrängt. Etwas lebhafter freilich sind die Bazare, Reihen kleiner Buden, in denen die Geschäftszweige und Gewerbe zunftweise vertheilt sind. Auf besonderen Wunsch zeigte man uns auch die relativ gröfsten Industrie-Etablissements der Stadt, welche freilich in keinem Vergleich auch nur mit mittelgrofsen Anlagen Europas stehen. Ausgedehnten Raum nehmen besonders noch die Gerbereien und die Maroquinbereitungen ein, trotzdem jetzt das meiste bunte Leder aus Europa importirt wird. Zum Zermahlen des Getreides, wie zur Olivenölbereitung und zum Pulvern der Granatrinde sind Rofsmühlen im Gebrauch. Teppiche sahen wir bereiten und Seidenzeuge weben auf kleinen Handwebstühlen. — Israeliten dürfen in der Araberstadt Marokkos nur barfufs gehen; dies war der Grund, warum unser jüdischer Dolmetscher unter dem Vorwand, El Graui, der Gouverneur der Atlas-Provinzen, habe ihn zitirt, um über unsere Weiterreise mit ihm Rücksprache zu nehmen, uns nicht dorthin begleitete und indefs nach der Judenstadt Schnaps trinken ging. Dieses von besonderer Mauer umschlossene Viertel, die Melha, ist belebter, der Handel dort reger, seine Gröfse mag der Magadors etwa gleichkommen. An Schmutz, Abfällen und Staub sind die Strafsen noch reicher als die der Maurenstadt; die Mehrzahl der Häuser ist ebenfalls niedrig, und viele sehen mit halb verfallenen Wänden und mit Stroh- und Schilfdächern gar ärmlich aus. Einige aber sind grofs, hoch und geräumig, doch oft selbst in diesem Viertel recht dürftig, und wenn man auch kostbare Spiegel und andere Möbel aus Europa hier sieht, so fehlt es an gewöhnlichen Gegenständen unseres täglichen Gebrauchs, namentlich an Tischen, die selbst in den Läden und Comptoirs gröfserer Geschäfte von uns, nicht aber von den Besitzern vermifst werden. Die Bevölkerung von Marokko wird wohl mit Recht von dem mehrere Jahre dort ansässig gewesenen französischen Kaufmann H. Paul Lambert auf nur 50 000 Einwohner veranschlagt, nur erschien uns die Ziffer von blos 6 000 Juden etwas zu gering bei der Fülle von Kindern, die wir dort in der Melha sahen. — Aufser diesem in Marokko noch unter einem harten Drucke seufzenden Volksstamme ist eine mannigfaltige, ethnographisch interessante Menge in Marokko zu beobachten. In verhältnifsmäfsig grofser Anzahl begegnen wir Mauren mit feingeschnittenen Zügen und wohlgekrümmter Nase, oft mit sehr heller Hautfarbe, blondem Haar, rothem Bart und blauen Augen. Die dunkel gefärbten Araber haben zum Theil auch edle Gesichtszüge, zum Theil aber derbere Formen. Die Berbern pflegen auch dunkelhäutig

zu sein, das Gesicht ist breiter als bei den Mauren und Arabern. Hier in der Hauptstadt sind besonders unter dem zerlumpten, zigeunerhaft aussehenden Proletariate viele Berbern. Vollblutneger sind zahlreich, das krause Haar und die zum grofsen Theil glänzend schwarze, wie mit Tusche gemalte Farbe der Haut zeichnen sie aus. Reine Typen dieser muhamedanischen Volksstämme sind übrigens vereinzelter als die sehr zahlreichen Mischlinge, unter denen besonders häufig, bis in die obersten Beamtenkreise hinauf, die Mulatten mit mehr oder minder erhaltenem Negertypus auffallen. — Die Frauen, welche man auf der Strafse sieht, gehen meist wie in schmutzige Säcke eingehüllt einher und tragen Lappen oder Tücher vor dem Gesicht. Wurden dieselben gelüftet, dann sahen wir in der Regel Tätowirung des Kinns, des Halses und des Busens, meist mit dunkelblauer Farbe hergestellt. Auffallend oft nimmt die Tätowirung des Kinns die Form eines Kreuzes an.«

In einem besonders ummauerten Theile der Stadt liegen die Paläste des Sultans, welche leider in den uns vorliegenden Reisebildern einer besonderen Besprechung nicht unterzogen worden sind. Der Sultan war nämlich zur Zeit des vorstehend geschilderten Besuches der Stadt in derselben nicht anwesend, sondern wurde von einer Reise nach Fez zurückerwartet. »In Marokko wurde erzählt — heifst es in dem Berichte — der Sultan komme bald von Fez, schon sei ihm sein Sohn mit der Armee entgegengezogen. Wir glaubten den Einzug mit ansehen zu können; als wir nach diesem fragten, hiefs es: schon in sechs Wochen könne derselbe stattfinden, seine Majestät habe Fez bereits verlassen. Der Sultan reist aber täglich nur 1 bis 2 Stunden weit, und vier Wochen später wurde er auch noch in Rabat erwartet, das doch nur 2 bis 3 gewöhnliche Tagereisen von Fez entfernt ist. So wenig Werth hat die Zeit in diesem Lande, wo Niemand sein eigenes Alter kennt und höchstens sagt: zur Zeit der grofsen Theuerung sei seine Mutter gestorben, oder zur Epoche der Heuschreckenschwärme habe er geheirathet u. s. w.«

Eine so niedrige Bildungsstufe erklärt sich aus der ganzen gesellschaftlichen Stellung, welche die Leute im Lande einnehmen, und insbesondere aus dem Verhältnifs, in welchem sie zur Regierung und zu den oberen Beamten des Sultans stehen. Die Landleute sind macht- und rechtlos, theilweise Hörige, die ganz von dem Willen und der Laune des Kaid oder des unter ihm stehenden Schiech abhängen. Sobald einer der Bauern unvorsichtiger Weise erkennen läfst, dafs er etwas erworben, so reifst es der Schiech an sich; hat dieser Zeit und Gelegenheit gehabt, sich zu bereichern, so nimmt der Kaid der Provinz oder dessen nächster Untergebener, der Ch'lifa, den Erwerb theilweise oder ganz fort; hat endlich der Kaid auf solche Weise ein Vermögen erworben, so läfst ihn der Sultan ins Gefängnifs werfen, bis er mit hinlänglichem Lösegeld sich loskauft. Empört sich die Bevölkerung, der Unterdrückung müde, gegen den Räuber ihrer Habe und zerstört dessen Burg, so wendet sich dieser klagend an den Sultan, welcher dann die Provinz für den Aufstand dadurch züchtigt, dafs er sie, wie der arabische Kunstausdruck lautet, »aufessen« läfst. Das heifst, es werden aus irgend einem Landestheile Soldaten in die Dörfer der Aufständischen geschickt, welche so lange Unterdrückungen und Erpressungen aller Art ausüben dürfen, als noch irgend etwas vorhanden ist, wobei natürlich die Dörfer oft ebenso niedergebrannt und zerstört werden, wie die Einwohner vorher die Zwingherrnburg verwüstet haben. Solche Zustände sind eben erklärlich und nur möglich in einem Lande, dessen Religion den Gläubigen gebietet, von Gott und dem Sultan Alles zu ertragen.

Ebenso eigenartig wie interessant ist die Flora des Landes, dessen gröfstentheils fruchtbarer Boden eine üppige Vegetation entwickelt. Eschen und Pappeln beschatten die wasserreichen Bäche und Flüsse, in gewaltigen Stämmen erheben sich die Mandel-, Oliven- und Feigenbäume, überragt von schlan-

ken Palmen. Dunkelgrüne Karuben oder Johannisbrodbäume, Brombeeren, Tamus und namentlich die in herrlichem weifsen bis schwachröthlichen Blüthenschmuck prangenden Kletterrosen, sowie immergrüne Eichen mit stechpalmenähnlichem Laub erfreuen den Blick des Reisenden. Die meist von Lehmmauern umschlossenen, etwas vom Wege abseits gelegenen Dörfer lassen sich schon von Weitem durch die benachbarten Olivenhaine, durch Feigenstämme mit breiten Kronen oder Granatbuschhecken, deren rothe Blüthen fernhin leuchten, erkennen. Das Auge des Naturforschers wird angezogen durch die gelben Ginster, den blühenden Süfsholzstrauch, die in violetten Blüthen prangenden Staticebüsche und massenweise weifsblühende Dolden. Ferner findet man zu schattigen Gebüschen gruppirte Oleandersträuche und an den Wegen blüthentragende, über und über mit weifsen Schnecken bedeckte Agaven. Andererseits trifft man auch weite baumlose Landschaften und streckenweise Steppen mit dem vorherrschenden Buschwerk der Zwergpalme. Ein besonders erwähnenswerthes eigenartiges Gewächs ist der durch das beliebte Speiseöl seiner Früchte den Bewohnern nützliche Arganbaum, dessen oft zu massig entwickelte Krone durch ihre Last den Stamm zur Erde beugt. Sind mehrere solcher Stämme neben einander aufgeschossen, so entsteht ein vollständiger Busch, indem einzelne Stämme oft weit auf dem Boden hinlaufen, ehe sie sich mit ihren Aesten und Zweigen wieder erheben. In der Nähe von Magador befindet sich ein riesiges Exemplar eines solchen Buschbaumes, der einen Umfang von 130 Schritten hat, an Höhe aber 8 m nicht viel übersteigt.

Die Oberfläche von Marokko zeigt im Allgemeinen den Charakter des Atlaslandes, welches von schnell fliefsenden Gebirgsströmen durchbrochen wird. Ausgedehnte Plateaus mit zahlreichen Ruinen, sowie die schneeigen Gipfel des Hochgebirges mit ihren grofsartigen Waldungen fesseln den Blick des Besuchers und bieten in diesem eigenthümlichen und merkwürdigen Lande der Forschung noch ein weites Feld.

---

## 25. Die Forrest'sche Entdeckungsreise in West-Australien.

Ueber die im Archiv von 1879 S. 578 erwähnte, unter Leitung des verdienten Forschers Alexander Forrest stehende neue westaustralische Expedition entnehmen wir der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin die nachstehenden Mittheilungen.

Forrest verliefs in der unsern Lesern bereits bekannten Begleitung am 26. Februar 1879, mit 26 Pferden und mit Vorräthen für 6 Monate versehen, die nordwestliche Ansiedelung der Kolonie West-Australien. Die Reise ging zunächst an der Küste entlang bis Beagle Bay, und von hier aus am 20. April östlich nach der Mündung des Fitzroy in den King's Sound, in 17° 41' südl. Br. und 123° 36' östl. L. Gr. Man entdeckte aufser vielen kleinen Wasserläufen einen grofsen Flufs, welcher ebenfalls in den King's Sound mündete, und verfolgte ihn bis zu seinen Quellen. Zwischen Beagle Bay und dem Fitzroy breiteten sich vorzügliche, gut bewässerte Grasebenen aus, deren Umfang Mr. Forrest auf vier Millionen Akres oder 6,250 Quadratmeilen schätzt.

Der Fitzroy, welcher, wie sich herausstellte, ein wichtiger Flufs ist, fliefst bis 18° 30' südl. Br. und 125° 20' östl. L. Gr. meist östlich, dann aber bis 17° 42' südl. Br. und 126° 10' östl. L. Gr., wo er in einem 2000 Fufs hohen Gebirge entspringt, und man ihm nicht weiter nachgehen konnte, nordöstlich. Auf dieser Länge von ungefähr 250 Meilen lagen zu beiden Seiten des Fitzroy wieder herrliche Alluvialebenen mit schönem Graswuchse, welche sich wohl 20 Meilen vom Flufsbette ab seitwärts erstrecken mochten. Forrest schätzt ihren Umfang auf fünf Millionen Akres oder 7,813 Quadratmeilen. Leider sind sie heftigen Ueber-

schwemmungen unterworfen, und die Niederungen standen zur Zeit noch unter Wasser.

Das hohe Gebirge sollte überschritten werden. Man marschirte in nordwestlicher Richtung am Fufse desselben entlang bis Secure Bay (Collier Bay) in 16° 24′ südl. Br. und 124° 28′ östl. L. Gr., entdeckte aber nirgends einen Durchlafs. Das Land war zwar gut begrast und an Wasser mangelte es auch nicht, allein es war uneben und zerklüftet, und deshalb das Fortkommen beschwerlich.

In Secure Bay nahmen die Leiden der Reise ihren Anfang. Das Gebirge endigte hier mit steiler Senkung an einem Arm der See. Da man keine Passage durch dasselbe hatte auffinden können, so machte man nun den Versuch, darüber hinwegzugelangen. Damit waren unsägliche Mühen verbunden, und als man diese überwunden hatte, thürmten sich gleich wieder dahinter so kolossale Terrainschwierigkeiten auf, dafs man die Reise auf den Glenelg-Flufs zu, wie man wollte, schlechterdings nicht ausführen konnte. Vierzehn Tage wurden in dieser Weise verbracht und 10 Pferde kamen dabei um, während die übrigen erlahmten.

Es blieb nichts Anderes übrig, als den gefährlichen Rückweg vom Gebirge herab anzutreten und nach dem Fitzroy zurückzukehren. Man wählte aber eine Route, welche ungefähr 20 Meilen südlich von der vorigen ablag und die über eine schön begraste und mit reichlich Wasser versehene Gegend führte. Am 8. Juli erreichte man wieder den Fitzroy.

Man besafs jetzt noch 13 meist lahme Pferde und Lebensmittel auf höchstens 50 Tage. Es stand zur Frage, ob man unter solchen Umständen nach Beagle Bay umkehren oder die Weiterreise in den unbekannten Osten bis zur Grenze der Kolonie wagen wollte. Man entschied sich für das Letztere.

In 18° 4′ südl. Br. mündete ein Nebenflufs mit ziemlich östlichem Laufe in den Fitzroy. Diesem folgte man auf 100 Meilen bis zu seinen Quellen in 18° südl. Br. und 127° 40′ östl. L. Gr. Dieselben liegen in einem Gebirge, welches die Wasserscheide bildet und das man überschritt. Man reiste dann über vorzüglich begraste und an Wasserquellen reiche Ebenen, welche sich bis zur Grenze der Kolonie, die man in 16° 50′ südl. Br. und 129° östl. L. erreichte, fortsetzten. In 128° 10′ östl. L. stiefs man auf einen grofsen, von Westen her fliefsenden Flufs, der dann eine nördliche Richtung annahm. Man ging demselben auf 40 Meilen nach und sah zu dessen beiden Seiten, so weit das Auge reichen konnte, die schönsten Grasebenen liegen. Die spärlichen Lebensmittel, über welche man nur noch zu verfügen hatte, erlaubten es nicht, ihn weiter zu verfolgen.

Man fiel nun in südaustralisches Gebiet ein. Nordöstlich reisend passirte man in 16° 30′ südl. Br. den Sterling Creek und dann den Victoria an der Stelle, wo der Wickham sich mit ihm verbindet. Auch hier ist die Gegend durchweg eine gute und Wasser leicht zu haben.

Vom Victoria ab schlug man eine ost-nord-östliche Richtung ein und kam bis 15° 50′ südl. Br. und 132° östl. L. Gr. über vortreffliches Land mit genügend Wasser. Von hier ab aber — zum ersten Male auf der ganzen Reise — existirte kein Wasser mehr. Vergeblich suchte man mehrere Tage danach. Die Lebensmittel waren meist zu Ende und man hatte schon mehrere Pferde schlachten müssen. Von letzteren waren nur noch acht übrig, die auch nicht mehr viel taugten. Matthew Forrest hatte vom Sonnenstich schlimm zu leiden, drei andere Mitglieder der Gesellschaft lagen am Fieber darnieder, und die übrigen waren so gut wie erschöpft. Hier that ein rascher und kühner Entschlufs Noth, und Forrest fafste ihn. Er verliefs, begleitet von Arthur Hicks, am 29. August das Lager, um auf den beiden besten Pferden an den Ueberlandtelegraphen zu eilen und auf einer dortigen Station Hülfe zu erbitten. Nachdem man 100 Meilen geritten war und auf dieser ganzen Strecke nur ein einziges kleines Wasserloch angetroffen hatte, erreichte man am 1. September die Telegraphenlinie. Man ver-

folgte dieselbe nach Norden zu und stiefs alsbald auf eine Anzahl Arbeiter, welche eine schadhafte Stelle am Telegraphen ausbessern sollten. Diese waren sofort bereit, einige gute Pferde zu leihen und mit dem nöthigen Proviant auszuhelfen. Forrest und Hicks trafen am 11. September wieder im Lager ein. Man brach dann ohne Verzug auf und langte am 18. September auf der Katharina-Station des Ueberlandtelegraphen, welche 202 Meilen südlich von Port Darwin liegt, an. Hier wurde den müden Reisenden die vollste Gastfreundschaft von Seiten des Ober-Telegraphisten Mr. Murray und dessen Frau entgegengebracht. — Man begegnete auf der Reise vielen Eingeborenen, ward jedoch von ihnen nicht inkommodirt.

Forrest versichert, dafs er auf keiner Reise zuvor — und er begleitete seinen Bruder John Forrest auf dessen beiden berühmten Reisen durch den Westen Australiens nach der Kolonie Südaustralien und leitete auch selbstständig andere Expeditionen in den unbekannten Westen des Kontinents — mit so viel Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt habe, wie auf dieser. Gleichzeitig spendet er seinen Begleitern das Lob, dafs jeder seine Schuldigkeit gethan habe.

Forrest schätzt, dafs er auf westaustralischem Gebiete 20 Millionen und auf südaustralischem Gebiete 5 Mill. Akres Land, gut begrast und mit reichlichem Wasser versehen, aufgefunden habe, welche sich als Weideland für Pferde, Rindvieh und Schafe vortrefflich eignen. Dies ergiebt zusammen ein Areal von mehr denn 39 000 Quadratmeilen. Ja Forrest geht weiter und behauptet, dafs ein nicht unbeträchtlicher Theil davon gutes Agrikulturland für Plantagen mit Zuckerrohr, Reis und sogar Kaffee abgeben würde.

Dafs diese glänzenden Entdeckungen die Kolonie West-Australien bald über die Grenzen ihres bisherigen bescheidenen Fortschritts führen werden, ist sicher. Schon wird das Kronlandbüreau in Perth mit Anerbietungen von Seiten unternehmender Squatter, welche grofse Strecken Landes in jenen Gegenden in Pacht nehmen wollen, überhäuft.

Wir fügen einige kurze Angaben über den Stand der Kolonie West-Australien am Schlusse des Jahres 1878 hinzu. Die Bevölkerung belief sich auf 28 002 Seelen, gegen 27 838 im Vorjahre. Da die Kolonie 46 000 deutsche geogr. Quadratmeilen umfafst, so entfallen damit erst $1{,}64$ Bewohner auf die Quadratmeile. Unter Kultur befanden sich 51 065 Akres. Die Jahreseinnahme ergab £ 163 344; die öffentliche Schuld betrug £ 184 566 oder £ 6. 11 sh. pro Kopf der Bevölkerung. Die Einfuhr bewerthete £ 379 050 oder £ 13. 10 sh. 8¾ d., die Ausfuhr £ 428 491 oder £ 15. 6 sh. ½ d. pro Kopf. Der Viehstapel zählte 32 801 Pferde, 56 158 Stück Rindvieh und 869 325 Schafe. An Eisenbahnen waren 48 und an Telegraphen 1 568½ Meilen in Betrieb.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

**Die neue geographische Gesellschaft in Tokio.** Im Anschlufs an die in No. 24 dieser Blätter für 1879 und No. 3 des laufenden Jahrganges gebrachten Mittheilungen über die geographische Gesellschaft in Japan wird es für unsere Leser von Interesse sein zu erfahren, dafs die genannte Gesellschaft, welche bei Verfolgung ihrer Ziele einen anerkennenswerthen Eifer entwickelt, bereits den dritten Band ihrer Berichte der Oeffentlichkeit übergeben hat. In diesem Bande sind die Arbeiten enthalten, welche in der am 28. Juni 1879 unter Vorsitz des Präsidenten, des kaiserlichen Prinzen Kita Schirakawa, und bei Anwesenheit von weiteren 38 Mitgliedern stattgehabten Sitzung zur Verlesung gelangten. Die erste dieser Arbeiten ist eine Geschichte des chinesischen Reiches unter der Yuen-Dynastie, in welcher namentlich des Gründers jener Dynastie, des bekannten Dschingis-Khan, und seiner

Eroberungen gedacht wird; die andere Arbeit behandelt das in China übliche Prüfungs- und Beförderungssystem für Bewerber der Civil- und Militairämter. In letzterer Studie finden sich genau die Aenderungen angegeben, welche in dieser Hinsicht seit dem Kaiser Doschong bis auf die neueste Zeit vorgenommen worden sind. Auffallend ist, dafs keine dieser Arbeiten in das Gebiet der Geographie fällt; es scheint daher, dafs die Gesellschaft die Grenzen ihrer Wirksamkeit nicht allzu eng gesteckt hat und namentlich auch die Geschichte und die allgemeinen Staatswissenschaften in den Bereich ihrer Studien zu ziehen beabsichtigt.

---

Neues Hülfsmittel beim Brechen von Eis. Nach einer der Deutschen Bauzeitung von dem Hafenbau-Ingenieur A. Pabst in Riga zugegangenen Mittheilung ist für die Eisungsarbeiten im Riga'schen Hafen im Jahre 1877 ein eisernes Räderdampfboot gebaut worden, welches eine Länge von 36,6 m in der Wasserlinie, eine gröfste Breite von 6,7 m und einen Tiefgang von 2,44 m hat. Das Schiff, vorwiegend zum Eisbrecher, dann aber auch zum Schleppdienst bei Schiffen und beim Baggerbetriebe bestimmt, hat im März 1878 seine erste Probefahrt gemacht und dabei die durchschnittlich 0,30 m und an den stärksten Stellen 0,45 m dicke Eisdecke durchbrochen. Da das Eis aber schon zum Theil mürbe geworden war, so hat im Januar 1879 eine zweite Probefahrt stattgefunden, wobei in der Dünamündung nur wenige Tage altes, sprödes, krystallklares Eis von 0,15 m Stärke ohne Aufenthalt der Fahrt gebrochen worden ist. In stärkerem Eise hat der Dampfer seine beständige Fahrt aufgeben und stofsweise gegen das Eis arbeiten müssen, wobei derselbe mit seinem Vordertheil sich auf die Eisfläche hinaufschiebt und die letztere durch sein Eigengewicht zerbricht. Die mit Eisen beschlagenen Radschaufeln des Dampfers zerschlagen die Schollen in kleine Stücke, so dafs hinten eine freie Wasserfläche von 12 m Breite bleibt. Durch Einnahme einer gröfseren Ballastmenge ist im letzten Herbst das Schiff vorn stärker belastet und dadurch eine ununterbrochene Fahrt durch 0,25 m starkes, sprödes Eis erreicht worden. Dieser Eisbrecher ist nicht allein für das längere Offenbleiben des Riga'schen Hafens, sondern auch für die Beseitigung der Gefahren beim Eisgange und für die Stromregulirung von grofsem Nutzen. Vor dem Eisgange ist in den letzten Jahren durch diesen Dampfer die Eisdecke bis zur Stadt aufgebrochen worden, so dafs Schiffe bis zur Stadt hinauffahren, dort löschen und laden konnten; die Gefahren der Eisstopfungen, welche fast jährlich einzutreten pflegten, sind dadurch wesentlich verringert worden.

---

## III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

R. von Fischer-Treuenfeld. Kriegs-Telegraphie. Geschichtliche Entwickelung, Wirkungskreis und Organisation derselben. Mit 2 lithogr. Plänen, 2 lithogr. Tafeln und 26 Holzschnitten. Stuttgart 1879. Verlag von W. Kitzinger. IX und 374 S. in Octav.

Obschon über den Nutzen und die Nothwendigkeit telegraphischer Verbindungen zum Zwecke der Uebertragung von militairischen Befehlen bei Ausführung strategischer Operationen heutzutage kaum noch ein Zweifel obwaltet, wofür schon der Umstand spricht, dafs in neuerer Zeit bei fast allen gröfseren Armeen die Organisation besonderer Feld-Telegraphen-Einrichtungen zur Durchführung gekommen ist: so enthält die auf das Kriegs-Tele-

graphenwesen bezügliche Fachliteratur gleichwohl verhältnifsmäfsig nur spärliche und lückenhafte Mittheilungen. Wie der Verfasser des vorliegenden Werkes in seiner Vorrede zutreffend bemerkt, gebührt dem königl. preufsischen Hauptmann J. H. Buchholtz das Verdienst, durch seine im Jahre 1877 erschienene Broschüre »Die Kriegs-Telegraphie« in diesem Zweige der Literatur eine neue Richtung angebahnt zu haben.

Das unter dem sachgemäfsen Motto: »*Si vis pacem, para bellum*« erschienene Werk des Herrn v. Fischer-Treuenfeld ist im Allgemeinen eine Vervollständigung der Buchholtz'schen Broschüre, auf welche der Verfasser auch wiederholt Bezug nimmt. Das 374 Seiten umfassende Buch enthält eine reiche Sammlung interessanter Mittheilungen über diesen modernen Faktor der Kriegsführung und stellt sich, ohne Anspruch auf Vollkommenheit zu machen, unstreitig als ein weiterer werthvoller Beitrag zur Literatur der Kriegstelegraphie dar.

Es zerfällt in drei Abschnitte. In Abschnitt I. ist die geschichtliche Entwickelung der Kriegstelegraphen, von den Signaltelegraphen der Griechen und Römer bis zu den Kriegstelegraphen der allerneuesten Zeit, behandelt. Der folgende Abschnitt bespricht die für kriegerische Zwecke in Anwendung kommenden verschiedenen Telegraphensysteme und deren Wirkungskreis, namentlich wird den optischen Telegraphen, mit Einschlufs der neuerdings vielfach erwähnten Sonnentelegraphen (Heliographen), sowie den Ballon- und Taubenposten eine eingehende Besprechung gewidmet. Im III. Abschnitt endlich — Organisation der Kriegstelegraphie — finden wir Beschreibungen der bei den verschiedenen Nationen (Deutschland, Frankreich, Oesterreich, Rufsland, England, Spanien, Nordamerika, Britisch-Indien u. s. w.) in Anwendung kommenden Telegraphenformationen, sowie der hauptsächlichsten dabei zur Verwendung gelangenden Materialien.

Dafs an einzelnen Stellen des umfangreichen Werks, namentlich im I. und III. Abschnitt, Ungenauigkeiten und theilweise sogar unzutreffende Angaben sich eingeschlichen haben, kann bei der Fülle des gebotenen Materials nicht Wunder nehmen. Einen Punkt, bezüglich dessen der Herr Verfasser sich im Irrthum befindet, wollen wir nicht unterlassen hiermit zu berichtigen. Wenn auf Seite 67 zum Ausdruck gebracht ist, dafs im letzten deutsch-französischen Feldzuge dem deutschen Feldtelegraphen nur ein beschränkter Wirkungskreis zugetheilt gewesen wäre und seine Operationen das Ziel taktischer Thätigkeit nicht erreicht hätten, so entsprechen diese Angaben den thatsächlichen Verhältnissen in keiner Weise; auch stehen dieselben mit den an anderen Stellen des Werkes enthaltenen Ausführungen geradezu im Widerspruch. Beispielsweise hebt der Verfasser auf Seite 255, 257, 258 ff. wiederholt hervor, dafs die Feldtelegraphen der deutschen Armee in jenem Kriege bis in die vordersten Reihen und Laufgräben vorgeschoben gewesen seien, und dafs mit Recht behauptet werden dürfe, dafs der Telegraph zu den deutscherseits erzielten kriegerischen Erfolgen wesentlich beigetragen habe; auch seien häufig telegraphische Verbindungen zwischen den Oberkommandos und den unterstellten Truppenkörpern, sowie mit besonders wichtigen Punkten während der Schlacht ausgeführt worden. Dafs die letzteren Angaben des Verfassers der Wirklichkeit entsprechen, und dafs sich die Telegraphie in dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71 als ein höchst wirksames Instrument der Heeresleitung nach allen Richtungen bewährt hat: darüber kann nach den Angaben des preufsischen Generalstabes über die Geschichte dieses Krieges und nach der Anerkennung, welche den Leistungen der deutschen Kriegstelegraphie von zuständigster Seite zu Theil geworden ist, ein Zweifel nicht obwalten.

---

## IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 9. Berlin, 27. Februar 1880.

Der neue Etat der preufsischen Eisenbahnverwaltung und die Anstellung und Besoldungsverhältnisse der Reichs-Post- und Telegraphen-Beamten und Unterbeamten. — Verkehrs-Nachrichten. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Kartographische Darstellungen der Bestelleinrichtungen bei den Postanstalten. Stempelung des Abschnitts der Postanweisungen). — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik.** Herausgegeben von Prof. Dr. Carl Arendts. München 1880. 5. Heft.

Zur Kolonisationsfrage in Deutschland. Von Dr. Henry Lange. — Bei dem Mir von Wakhân. Von Prof. Dr. G. A. v. Klöden. — Ueber die Entstehung der Gebirge. Von Prof. Dr. Franz Czerny. — Die hohe Tatra. Von Carl Siegmeth. — Zur Geschichte der Höhenmessungen. Von Dr. W. Wolkenhauer. — Astronomie und physikalische Geographie. — Politische Geographie und Statistik. — Handel. — Bergbau, Industrie und Landwirthschaft. — Verkehrsanstalten. — Berühmte Geographen, Naturforscher und Reisende. — Geographische Nekrologie. — Todesfälle. — Akademien, geographische und verwandte Vereine. — Kleinere Mittheilungen.

3) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. Jahrgang 1880. 2. Heft.

Ewe. Eine litauische Dorfgeschichte von Ernst Wichert (Schlufs). — Deutschthum und Judenthum. Von Ludwig Bamberger. — Zur inneren Geschichte Norwegens seit 1814. — Heinrich Leuthold. Von J. J. Honegger. — Die Rebengeisel. Von Wilh. Ritter von Hamm. — Kant als Vater des Pessimismus. Von Eduard von Hartmann I. — Schiller und das deutsche Rechtsgefühl. Von Rudolf von Gottschall. — Das Militär-Eisenbahnwesen Deutchlands. — Chronik der Gegenwart: Musikalische Revue. Politische Revue.

4) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 7. Stuttgart, 16. Februar 1880.

Die Religion der sogenannten Wilden. — Die Papua auf Neuguinea. — Das Abnehmen des Amazonenstromes. — Prschewalski's Bemerkungen über den Lob Nor. — Die Chinesen auf den Philippinen. — Entdeckung eines Mastodons. — Téonsinté. — Reise von Alferaki in das Gebiet von Kuldsha. — Das Observatorium auf dem Aetna.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**Deutsche Allgemeine polytechnische Zeitung.** No. 8/9.

Galvanisches Element mit Chlorkalk von Alfr. Niaudet. — Maiche's galvanisches Element.

**Wiedemann's Annalen der Physik und Chemie.** Heft 2.

J. Fröhlich in Budapest. Bemerkungen zu den elektro-dynamischen Grundgesetzen von Clausius, Riemann und Weber.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 14.

Telegraph Operations in Afghanistan. — Wire gauge. — Crighton's insulator. — Sir Charles Wheatstone.

**L'Electricité.** 3e Série. No. 4.

La vérité sur la lumière Edison. — La lumière électrique en Belgique. — Téléphoniana.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.




# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DER DEUTSCHEN REICHS-POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER KAISERLICHEN POST- UND TELEGRAPHEN-VERWALTUNG.

**No. 6.** BERLIN, MÄRZ. **1880.**




## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 26. Die Berathungen im Reichstage über den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1880/81.

Abweichend gegen die beiden Vorjahre wurde durch Beschlufs des Reichstages bei der ersten Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1880/81 der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht einer besonderen Kommission, sondern, wie früher, zugleich mit anderen Theilen des Reichshaushalts-Etats der Budgetkommission zur Vorberathung überwiesen. Der mündliche Bericht dieser Kommission wurde mit der ersten und zweiten Berathung der zufolge des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar 1880 *) dem Reichstage zur verfassungsmäfsigen Beschlufsnahme vorgelegten Ergänzung des Entwurfs zum Reichshaushalts-Etat verbunden. Diese Ergänzung bezieht sich auf eine durch die fortschreitende Entwickelung der dem General-Postmeister unterstellten Zweige des Reichsverkehrswesens bedingte Verstärkung der oberen leitenden Kräfte durch eine dritte Directorstelle bei der Centralbehörde. Zur Begründung der Nothwendigkeit der Einrichtung dieser Stelle ist in einer dem betreffenden Nachtragsetat beigefügten Denkschrift auf die grofse Zahl der Geschäftsnummern des verflossenen Jahres hingewiesen — 57 053 Stück, und zwar 14 614 bei der Telegraphie und 42 439 bei der Post, sowie bei den beiden Verwaltungszweigen gemeinsamen Angelegenheiten, daneben 66 000 Nummern bei den einzelnen Büreaus —; es ist ferner gel-

*) Amtsbl. der Reichs-Post- und Telegr.-Verw. No. 12.

tend gemacht, dafs die Centralbehörde mit der Zahl ihrer etatsmäfsigen Räthe (18 vortragende Räthe und 4 Ober-Posträthe als ständige Hülfsarbeiter) den anderen obersten Reichsbehörden, sowie der Mehrheit der preufsischen Ministerien voranstehe.

Die erste und zweite Berathung dieses Nachtragsetats, sowie die an den mündlichen Bericht der Budgetkommission sich anschliefsenden Verhandlungen füllten den gröfsten Theil der Sitzungen vom 12. und 13. März aus, während die dritte Berathung des gesammten Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung am 18. März stattfand.

Aus den Verhandlungen werden folgende Punkte von allgemeinem Interesse für die Leser des Archivs hervorgehoben.

Nach Eröffnung der ersten Berathung des Nachtragsetats nahm der General-Postmeister Dr. Stephan zu folgender Ausführung das Wort:

»Ich habe nicht um das Wort gebeten, meine Herren, um die übliche Einleitung zu geben, weil es einer solchen bei der Einfachheit dieser Vorlage wohl nicht bedarf; dagegen liegt es mir daran, dem Bedauern Ausdruck zu geben, dafs es nicht möglich gewesen ist, diese Forderung gleich mit dem Hauptetat zu verschmelzen, und dafs wir in die Lage gekommen sind, einen besonderen Ergänzungsetat für diesen Posten nachträglich einzubringen; es hat dies aber an Umständen gelegen, welche zu verhindern aufser der Möglichkeit der Regierung lag. Die Etats für die einzelnen Verwaltungen, und insbesondere auch für die Betriebsverwaltungen, müssen ziemlich früh im Jahre aufgestellt werden; der Ihnen vorliegende Etat ist innerhalb der Post- und Telegraphenverwaltung bereits im August v. J. vorbereitet worden. Schon damals hatte sich das Bedürfnifs nach einer Verstärkung der Arbeitskräfte und einer mehr organischen Gliederung der Geschäfte im Reichspostamt durch Einrichtung einer dritten Abtheilung geltend gemacht, indessen hatte man geglaubt, noch ein Jahr sich behelfen zu können, weil es der Regierung daran lag, im Etat für die jetzige Periode keine Mehrforderung anzumelden. Inzwischen aber machte sich mit dem Herannahen des Winters nicht allein die gewöhnliche, sondern eine ganz aufsergewöhnliche Anschwellung der Geschäfte bemerkbar, welche wesentlich ihren Grund darin hatte, dafs in einer Zeit, die mit der Rückkehr des Herrn Reichskanzlers von Wien zusammenfiel, ein lebendigeres Vertrauen in der Geschäftswelt sich accentuirte, das auch sofort seinen Ausdruck in dem steigenden Post- und namentlich in dem zunehmenden Telegraphenverkehr fand. Es ist seit dieser Zeit eine ungewöhnliche Steigerung der Geschäfte eingetreten, der wir unter anderem auch zu danken haben, dafs der Abschlufs der Postverwaltung, soweit er bis jetzt vorliegt, bis Ende Januar d. J., sehr günstige Ergebnisse aufweist. Der Etat setzt bis Ende Januar aus einen Reinüberschufs von 13 019 131 Mark, es sind aber aufgekommen 15 173 862 Mark. Es ergiebt sich hieraus, dafs die Verwaltung bis Ende Januar einen Mehrüberschufs gegen den Etat von 2 154 731 Mark aufgebracht hat. Es kann das natürlich nicht ohne eine erhebliche Steigerung der Geschäfte geschehen. Aufserdem war erforderlich, dafs diese Vorlage noch weitere Stadien als die sonstigen die Etatsberathung vorbereitenden Stufen zurückzulegen hatte; sie war nicht einzubringen ohne die besondere Genehmigung des Herrn Reichskanzlers, und dann mufste noch an die Allerhöchste Stelle berichtet werden. Hierin, meine Herren, und nicht in einer mangelnden Rücksicht auf die durch die Zeit bedingten Geschäftsverhältnisse des hohen Hauses liegt der Grund, dafs es uns nicht möglich gewesen ist, diese Vorlage gleich bei dem Hauptetat mit einzubringen.

Ich hoffe, dafs sie von der Nothwendigkeit überzeugt sein werden, und es bleibt mir schliefslich nur noch übrig, meinen Dank dafür auszudrücken, dafs das Präsidium diesen Gegenstand mit der heutigen Tagesordnung, auf dem auch der Postetat steht, verschmolzen hat, und dafs das Haus

dieser Tagesordnung gestern seine Genehmigung ertheilt hat.«

Nachdem das Bedürfnifs für die geforderte dritte Directorstelle von den Abgeordneten Richter (Hagen) und Dr. Lingens bestritten worden war, wurde sofort in die zweite Berathung eingetreten, und bei der Abstimmung der Nachtragsetat mit 107 gegen 105 Stimmen bewilligt.

Bei der dritten Lesung des Etats in der Sitzung vom 18. März war von dem Abgeordneten Richter (Hagen) die Streichung der Stelle beantragt worden. Seiner Erklärung, dafs er das Bedürfnifs eines dritten Directors nicht nachgewiesen finde, traten die Abgeordneten Dr. Delbrück, v. Benda, v. Kardorff und Dr. Windhorst entgegen, indem namentlich Seitens des Herrn Dr. Delbrück hervorgehoben wurde, dafs seit der Errichtung der Norddeutschen bezw. der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in der That jetzt der erste Antrag auf eine wirkliche Vermehrung der höheren Verwaltungsstellen vorliege, und zwar in Bezug auf eine Verwaltung, deren räumliche Ausdehnung und innere Geschäftsthätigkeit ganz unglaublich zugenommen habe. Dem gegenüber führte der Abgeordnete Richter (Hagen) aus, dafs während gegenwärtig zwei Directoren unter dem Chef gestanden hätten, einer für die Post und einer für die Telegraphie, künftig die Postverwaltung in zwei Abtheilungen gespalten sei, und dafs dies nicht zur Erleichterung der Geschäftslast beitragen würde. Hierauf ergriff der Herr General-Postmeister Dr. Stephan das Wort:

»Meine Herren, ich wollte nur eine Berichtigung der Angaben eintreten lassen, die der Herr Abgeordnete Richter vorhin gemacht hat.

Es handelt sich keineswegs darum, die Postabtheilung nun in zwei Unterabtheilungen zu zerlegen, sondern es handelt sich darum, einen dritten selbstständigen Director für eine Abtheilung anzustellen, die weder mit der Post- noch mit der Telegraphenverwaltung in unmittelbarer Berührung sich befindet. Es ist Ihnen in den Motiven bereits dargelegt worden, dafs die Anzahl der Nummern, welche bei der obersten Behörde zu verarbeiten sind, sich auf ca. 60000 beläuft, davon 40000 etwa auf die Post und 20000 auf die Telegraphie entfallen. Zu dieser Anzahl tritt nun aber noch eine weitere von 64000 Nummern, die durch die Büreaus dieser beiden Abtheilungen gehen, weil bei uns der Gebrauch besteht, entsprechend dem decentralisirenden Gedanken, von dem die ganze Verwaltung geleitet wird, eine erhebliche Anzahl des Schriftenwechsels nicht durch die oberste Behörde, sondern durch die bei derselben fungirenden Büreaus erledigen zu lassen. Es sind das unter andern das Kursbüreau, das Büreau für die Statistik, das Rechnungsbüreau, das Personalbüreau, das Auslandsbüreau, das Büreau für die Bauten und das Büreau für den Telegraphenbetrieb.

Nun, meine Herren, hat sich aus der Natur der Sache und gewissermafsen als eine organische Gestaltung von selber der Stoff für die dritte Abtheilung, um die es sich gegenwärtig handelt, herausgebildet. Es zerfallen die Geschäfte ihrer Natur nach zunächst entweder in reine Postgeschäfte, technisches Postwesen, Postanstalten und Posteinrichtungen betreffend, oder auf der anderen Seite in technische Telegraphengeschäfte, die Telegrapheneinrichtungen, die Leitung der Telegraphenanstalten betreffend. Ueber diesen beiden oder vielmehr neben ihnen steht nun eine dritte Anzahl ganz bedeutender Geschäfte, die sowohl die eine als auch die andere Abtheilung betreffen, beispielsweise alle Budgets- und Finanzfragen, das Rechnungswesen, die Ausstellungen der Oberrechnungskammer, das umfassende Personal, das Disziplinarwesen, die Wohlthätigkeitseinrichtungen, das Wittwenkassenwesen, die gesetzgeberischen und allgemeinen organischen Mafsregeln u. s. w. Was war nun bisher der Fall? Wenn eine von diesen Angelegenheiten vorkam, wie das ja alle Tage in bedeutender Anzahl geschah, dann mufste sie bisher beiden Abtheilungen zugeschrieben werden. Dadurch entstand ein solcher Aufenthalt im Dienst, wie er mit einer Verwaltung, die so sehr auf schnelle

Entschlüsse, auf eine rasche Aktion angewiesen ist, unbedingt im dienstlichen Interesse sich als nicht vereinbar erwiesen. Es hat also da das Auskunftsmittel getroffen werden müssen, dafs der leitende Staatsbeamte, also der General-Postmeister, diese Sachen meist mit den Räthen direct bearbeitete ohne Theilnahme der Directoren. Das ist aber ein Verhältnifs, welches seine Unzuträglichkeiten mit sich führt, auf die Dauer sich mit manchen Anforderungen nicht verträgt, und nur als ein Nothbehelf anzusehen ist; aufserdem führt es den Uebelstand herbei, dafs einzelne wichtigere Geschäfte, um die es sich im Wesentlichen handelt, derjenigen Garantie für die sachliche und unparteiische Erledigung entbehren, welche die Unterschrift eines Directors neben dem Rathe hier noch gewährt. Es ist also aus diesen gewichtigen sachlichen Gründen nöthig, die dritte Abtheilung einzurichten.

Wollen Sie sich nun vergegenwärtigen, dafs aufserdem eine Reihe von Instituten bestehen, die unmittelbar der obersten Centralinstanz unterstellt sind, wie beispielsweise das Postzeitungsamt mit einem Personal von 165 Beamten, bei welchen jährlich über 160 000 Abrechnungen mit den verschiedenen Verlegern und Postanstalten des In- und Auslandes aufzustellen sind, ferner das Postanweisungsamt, welches mit dem sogenannten Bankgeschäft der Post (darunter verstehen wir die Postanweisungen, die Postvorschufssendungen und die Postaufträge) Befassung hat, einem Geschäft, das einen Umsatz von 3 000 Millionen Mark jährlich zu bewältigen hat, aufserdem die Telegraphenapparatwerkstätte, die ebenfalls direct unter dem obersten Reichspostamt steht; ferner ist neuerdings noch hinzugetreten die Reichsdruckerei; endlich das Postzeugamt, bei dem das Materialwesen verwaltet wird.

Dazu kommt nun die sehr bedeutende Finanzverwaltung der Post an sich. Es beträgt die Einnahme nach dem hohen Hause vorliegendem Etat 132 Millionen Mark, d. i. dieselbe Summe, welche die Gesammteinnahme des preufsischen Staats in der Mitte der zwanziger Jahre darstellt. Dazu jene vorhin genannte Summe von 3 000 Millionen Mark aufseretatsmäfsiger Einnahmen und Ausgaben, die jedenfalls verrechnet werden müssen. Das Ganze bildet, ich glaube nicht zu viel zu sagen, eine der grofsartigsten Finanzverwaltungen. Vergegenwärtigen Sie sich endlich, dafs die Postverwaltung seit Begründung des Norddeutschen Bundes und des nachmaligen Deutschen Reichs sich nicht auf einen einzelnen Staat erstreckt, sondern eben auf die sämmtlichen Staaten Deutschlands, in gesetzgeberischer, reglementarischer und internationaler Beziehung auch auf Bayern und Württemberg. Elsafs-Lothringen ist selbstverständlich mit eingeschlossen. Dadurch entstehen eine Menge Beziehungen zu den einzelnen Regierungen in Deutschland, und Sie werden hieraus erkennen, ein wie grofses Gebiet — ich will hierbei noch gar nicht von der intensiven Steigerung des Verkehrswesens sprechen — nach allen Seiten zu beherrschen ist.

Ich kann schliefslich nur noch erwähnen, dafs die Angelegenheit von dem Herrn Reichskanzler speziell geprüft worden ist; dafs sie nicht minder einer eingehenden Erwägung unterlegen hat in den betreffenden Ausschüssen des Bundesrathes, in dem Ausschufs für die Eisenbahn, die Post und den Telegraphen, und in dem Ausschufs für das Finanzwesen, und dafs sie ebenfalls im Plenum des Bundesraths der geeigneten Berathung unterzogen worden ist. Von allen diesen Instanzen ist übereinstimmend und ohne Widerspruch das Bedürfnifs für die neue Einrichtung erkannt worden.

Ich habe danach nur noch die Bitte an das hohe Haus zu richten, nicht aus irgend welchen persönlichen Rücksichten auf den Generalpostmeister, nicht auf seine Geschäftslast, die kann ich noch übernehmen — *jam valent humeri* —, sondern aus rein sachlichen Gründen im Interesse des öffentlichen Dienstes und einer garantievollen tüchtigen Leitung der Geschäfte, dafs Sie bei dem Beschlusse der zweiten Lesung

stehen bleiben und den Antrag Richter abwerfen.«

Bei der darauf folgenden Abstimmung wurde der in der zweiten Lesung gefafste Beschlufs, unter Ablehnung des Richter'schen Antrages, von der weitaus überwiegenden Mehrheit des Hauses aufrecht erhalten, und es ist damit der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die von derselben als nothwendig bezeichnete dritte Directorstelle endgültig bewilligt worden.

Im Fortgange der zweiten Berathung richtete der Abgeordnete Richter (Hagen) an die Postverwaltung die Anfrage, ob bei der dem Vernehmen nach beabsichtigten Einschränkung der Briefbestellung in Berlin an den Sonntagen die Sicherheit bestehen bliebe, dafs die mit den Nachtzügen in Berlin ankommenden Briefe noch am Sonntage zur Bestellung gelangen. Nachdem seitens des Geh. Ober-Postraths Kramm darauf erwidert worden war, dafs bei Durchführung der für Berlin in Aussicht genommenen Beschränkung des Sonntags-Bestelldienstes auf eine einmalige Briefbestellung allerdings eine Gewähr dafür nicht übernommen werden könnte, dafs die Bestellung aller mit den Nachtzügen in Berlin am Sonntag eingegangenen Korrespondenzgegenstände noch an demselben Tage stattfände, da die späte Ankunft der Züge aus dem Westen dies unmöglich erscheinen liefse, dafs jedoch der überwiegend gröfste Theil der bezeichneten Korrespondenz noch zur Bestellung am Sonntage gelangen würde, knüpfte sich hieran eine ausführliche Debatte über den Sonntagsdienst der Reichsverkehrsanstalten. Hierbei wurde einerseits von dem Abgeordneten Richter (Hagen) und namentlich dem Vertreter für Hamburg, Abgeordneter Möring, das auch am Sonntage vorliegende Verkehrsbedürfnifs der grofsen Städte, andererseits von den Abgeordneten Stumm, Lingens, Windthorst, Frege, Lasker und von Maltzahn-Gültz die Nothwendigkeit betont, die Sonntagsruhe auch auf dem Gebiete des Verkehrslebens in einer den religiösen Anschauungen des Volkes und dem Ruhebedürfnifs der Betheiligten entsprechenden Weise zur Durchführung zu bringen. Im Laufe dieser Debatte gab der Geh. Ober-Postrath Kramm folgende Erklärung ab:

»Meine Herren, ich kann nur bestätigen, dafs die Mafsnahmen, welche die Verwaltung beabsichtigt, lediglich ein Ausflufs des Beschlusses des hohen Hauses sind. Wenn aber der Herr Abgeordnete Dr. Lingens gesagt hat, der Beschlufs sei mit grofser Majorität gefafst, so wollte ich nur darauf aufmerksam machen, dafs die Sache sehr zweifelhaft in der Abstimmung war, und dafs schliefslich 121 Mitglieder mit Ja und 114 Mitglieder mit Nein gestimmt haben, dafs also nur mit einer Majorität von 7 Stimmen der Antrag angenommen worden ist. Die Verwaltung hat aber nichtsdestoweniger sich für verpflichtet gehalten, so weit es in ihren Kräften steht, den Beschlufs loyal auszuführen. Hervorheben will ich noch, dafs ein Jahr früher, wo dieselbe Angelegenheit zur Sprache kam, die Majorität des hohen Hauses sich nicht dafür ausgesprochen hat. Man kann sich ja nicht verhehlen, dafs die Sache ihre grofsen Bedenken hat. Wenn ich vorhin erwähnt habe, dafs die Mehrzahl der mit den Nachtzügen eingehenden Korrespondenzen zur Bestellung gelangen soll, so bezieht sich das auf die von Osten, aus dem Norden und aus der Richtung von Breslau eingehende Korrespondenz. Zur Bestellung wird nicht kommen die mit dem Lehrter Zug und aus Frankfurt am Main eintreffende Korrespondenz. Für das korrespondirende Publikum ist also der vollständige Ueberblick vorhanden, es weifs, ob eine Sonntag früh in Berlin anlangende Korrespondenz bestellt wird oder nicht.

Die Sache ist überhaupt nur ein Versuch, und es wird sich ja ergeben, ob man damit zurecht kommen kann, oder ob nicht in grofser Zahl Beschwerden hervortreten, die es nothwendig machen, wieder erweiterte Bestellungen stattfinden zu lassen. Für jetzt hat die Verwaltung geglaubt, dem hohen Hause in der Richtung zu folgen, dafs man zunächst, wo man glaubt, dafs es mit den Interessen des

Verkehrs vereinbar ist, den Versuch macht; ob er sich bewährt, wird einer späteren Erwägung vorbehalten bleiben, und es kann ja die Einrichtung wieder zurückgezogen werden.«

Im Anschlufs an die Erörterung des Sonntagsdienstes der Post richtete der Abgeordnete Sonnemann die Frage an die Vertreter der Postverwaltung, ob die letztere geneigt sei, die Einrichtung der verschlossenen Brieffächer oder *boxes*, welche aus Nord-Amerika herrühre, in der Schweiz, selbst in Japan bestehe und sich gut bewährt habe, einzuführen. Hierauf erwiderte der Geh. Ober-Postrath Miefsner:

»Die hauptsächlich in Nord-Amerika verbreitete Einrichtung der *letter-boxes* ist uns hier sehr wohl bekannt, sie ist bei uns auch praktisch eingeführt in Bremen, wo bei dem Neubau des Posthauses eine dem amerikanischen System ähnliche Briefausgabe hergestellt ist. Diese Einrichtung hat sich bis jetzt noch nicht in dem Mafse bewährt, dafs sie schon jetzt allgemein eingeführt werden könnte. Die Verhältnisse sind ja im deutschen Reichspostgebiet auch ganz anderer Natur, wie etwa in Nord-Amerika, wo nur Briefpostgegenstände befördert werden, und wo es sich im Grofsen und Ganzen nur um die Abholung von gewöhnlichen Briefen und Kreuzbändern handelt, während bei uns aufser den eingeschriebenen Briefen noch eine sehr grofse Zahl von Geldbriefen und Werthstücken zur Abholung kommt. Es ist, was die Sicherheit betrifft, durchaus zweifelhaft, ob man die Abholung von Geldscheinen, auf Grund deren dann die Geldbriefe in Empfang genommen werden müssen, so ohne weiteres durch blofses Fachwerk stattfinden lassen will. Jedenfalls ist die Benutzung doch nicht so vor allem Mifsbrauch geschützt, dafs man nach dieser Richtung weiter fortgehen sollte. Die Einrichtung ist in Bremen allerdings leichter vom Publikum aufgenommen worden, weil dort schon früher etwas ähnliches bestand, indem die einzelnen Korrespondenten schon von aufsen ihre Fächer wahrnehmen und dann ihre Briefe fordern konnten. Jedenfalls kann ich dem Herrn Vorredner die Versicherung geben, dafs, wenn diese Einrichtung wirklich sich so ausgezeichnet bewähren sollte, wie sie namentlich von nordamerikanischen *Letter-boxes*-Fabrikanten angepriesen wird, sie dann auch bei uns weitere Bahn finden würde.«

Aufserdem ergriffen die Abgeordneten Dr. Lingens, Dr. Schröder (Friedberg) und Flügge das Wort, um verschiedenen Wünschen nach Erhöhung des Diensteinkommens einzelner Beamtenklassen Ausdruck zu geben, sowie eine Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Landbriefträger zu empfehlen. Von dem Abgeordneten Flügge wurde in letzterer Hinsicht namentlich hervorgehoben, dafs es sehr viele Postämter auf isolirt oder bei einzelnen Dorfschaften gelegenen Bahnhöfen gäbe, wo die Landbriefträger absolut nicht in der Lage wären, in der Nähe sich Wohnung zu verschaffen, dafs sie häufig bis zu zwei Meilen sich Wohnung suchen müfsten und demzufolge genöthigt wären, eine so weite Strecke zurückzulegen, ehe sie überhaupt in die Lage kämen, ihren Bestelldienst anzutreten. Hierzu käme noch, dafs die Wohnungen dieser Leute in Folge des Unterstützungswohnsitz-Gesetzes auch gewöhnlich nur auf zwei Jahre gesichert wären. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, möchte die Postverwaltung die betreffenden Eisenbahnverwaltungen zur Herstellung billiger Wohnungen für die Landbriefträger zu bestimmen suchen und sich vertragsmäfsig verpflichten, für diese Wohnungen als eiserner Miether aufzutreten. In Erwiderung dessen bemerkte der Generalpostmeister Dr. Stephan:

»Meine Herren, von verschiedenen Seiten des Hauses sind bei verschienen Titeln des Etats Anregungen erfolgt, die ziemlich in demselben Ziele zusammentreffen, nämlich einer Verbesserung des Looses des Beamtenpersonals. Es ist bei dem einen Titel angeregt worden, eine Erhöhung der Gehälter der Oberpostkassenrendanten, bei einem anderen Titel eine Steigerung des Einkommens der Postmeister, bei einem dritten Titel eine Beschleunigung des Avancements der fünfjäh-

rigen Postassistenten, und jetzt die Herstellung von Dienstwohnungen für Landbriefträger. Ja, meine Herren, ich kann ja für jede Anregung, die darauf hinausgeht, das Loos der Beamten zu verbessern, den Herren aus dem hohen Hause nur dankbar sein. Es bekundet das die rege Theilnahme, die Sie dem Schicksal dieser viel beschäftigten, treuen und gewissenhaften Beamten widmen, eine Theilnahme, die für diese Beamten ebenso ehrenvoll als für den Chef der Verwaltung erfreulich ist, weil er darin ja eine gewisse Unterstützung derjenigen Absichten sieht, die er beständig selber hegt. Nur einen dunklen Punkt bieten diese Verwendungen doch dar. Ich fürchte nämlich, dafs daraus in diesen zahlreichen Kreisen von Beamten die Erwartung von Hoffnungen folgen wird, die sich doch in manchen Fällen gar nicht, in anderen nur sehr schwer und nur im Verlaufe der Jahre verwirklichen lassen werden. Die Postverwaltung als ein isolirtes Ressort ist ja gar nicht in der Lage, diese Fragen ihrerseits zu lösen; sie können vielmehr nur im Zusammenhang mit dem gesammten Etat für den ganzen Reichshaushalt, mit den Anforderungen, die an die gesammte Finanzverwaltung zu stellen sind, von allen Ressorts gemeinsam gelöst werden, und sie nehmen dann sehr grosse Dimensionen an.

Was den Punkt der Beschaffung von Dienstwohnungen für die Landbriefträger betrifft, so hat die Verwaltung schon bisher, wenn es irgend mit den vorhandenen Mitteln vereinbar erschien, auf den isolirten Bahnhöfen Wohnhäuser hergestellt, und Sie werden im vorigjährigen Etat sogar noch zwei derartige Positionen aufgeführt finden, nämlich für Kohlfurt und Hansdorf; es werden auch Unterbeamte in diesen Gebäuden untergebracht. Ganz allgemein läfst sich aber dieses System nicht durchführen. Ich bezweifle auch, dafs die Eisenbahnverwaltungen hierbei das Entgegenkommen an den Tag legen werden, welches der geehrte Herr Vorredner vorausgesetzt hat. Ich bin ihm dankbar, dafs er diese Frage angeregt hat, an die Verwaltung ist sie bisher noch nicht herangetreten. Irgend welche Klagen Seitens der Landbriefträger, von denen alle angestellten den Wohnungsgeldzuschufs beziehen, sind nach dieser Richtung nicht zu meiner Kenntnifs gelangt. Ich glaube auch, man kann der Sache viel wirksamer und mit weniger Opfern für die Reichskasse, sowie ohne Verletzung des Grundsatzes, wonach die Dienstwohnungen auf ein möglichst geringes Mafs zu beschränken sind, näher kommen dadurch, dafs man die Anzahl der Postanstalten ausgiebiger vermehrt, wie es auch durch den Ansatz von 200 neuen Postagenturen in Aussicht genommen ist, womit dann eine Verminderung der Arbeit der Landbriefträger, eine Verringerung ihrer Touren, von selbst verbunden ist.«

Im weiteren Laufe der Verhandlungen knüpfte sich an den Titel 36 eine Erörterung über die Höhe der Ausgaben für die Beförderung der Postpackete durch die Eisenbahnen. Das Wort ergriff der Abgeordnete Lüders zu folgender Ausführung:

»Für Vergütungen an die Eisenbahnunternehmungen für die Beförderung von Postgütern sind im Ganzen ausgeworfen 2 200 000 Mark; das ergiebt eine Ersparnifs von $1/2$ Million Mark gegen den Etat des vorigen Jahres. Meine Herren, man könnte dem Herrn Staatssekretär sehr dankbar sein für eine so bedeutende Ersparnifs, die nahezu 20 Prozent der früheren Ausgaben beträgt, wenn ich nicht in die Lage gekommen wäre, von Eisenbahnverwaltungen Mittheilungen zu erhalten über die Art, wie diese Ersparnisse betrieben werden, die allerdings ein eigenthümliches Licht auf diesen Theil der Reichspostverwaltung wirft. Nach dem Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 gehen alle Postgüter unter 10 kg frei, über 10 kg findet eine Vergütung statt. Nun ist auf Grund des Art. 10 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 eine Verfügung von dem Herrn Generalpostmeister in Vertretung des Herrn Reichskanzlers getroffen worden, welche besagt, dafs das Verfahren zur Ermittelung der Frachtvergütung für die Beförderung zahlungspflichtiger Postgüter

auf den Eisenbahnen unter Zustimmung des Bundesraths abgeändert werden soll; es soll in Zukunft nicht mehr die Vergütung für jedes Poststück über 10 kg einzeln bestimmt werden, sondern es soll dafür eine allgemeine Norm gesetzt werden, die in dem Verfahren zur Ermittelung der Frachtvergütung eine bedeutende Vereinfachung beabsichtigt und auch herbeigeführt hat; dieselbe lautet:

Die Fracht für die Beförderung zahlungspflichtiger Postsendungen wird, wie folgt, berechnet:

Für einen Zeitraum von 10 Tagen wird ermittelt, wie viele Poststücke (mit Ausnahme von Briefsendungen, Zeitungen und Geldern) im Einzelgewicht von mehr als 10 kg mit einem Zuge von jeder Station bis zur nächstfolgenden befördert worden sind, und wie weit das Gewicht dieser zahlungspflichtigen Poststücke von Station zu Station betragen hat. Diese Ermittelung wird durch die Postverwaltung bewirkt. Der Eisenbahnverwaltung steht die Mitwirkung bei der Ermittelung frei. In den Rechnungsjahren 1878/79, 1879/80 und 1880/81 soll diese Ermittelung während des Monats Mai stattfinden.

Gegen diese Verfügung könnte man an und für sich um so weniger etwas haben, als sie auf einer Bestimmung des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 beruht; nur gegen den Schlufssatz mufs ich mich wenden, welcher nämlich sagt, dafs diese Ermittelung während des Monats Mai stattfindet. Meine Herren, diese Postgüter, welche über 10 kg Gewicht haben, bestehen zumeist aus Wild, frischen Fischen, frischem Obst, Weintrauben etc.; aufserdem ist bekannt, dafs gerade die Weihnachtszeit einen bedeutenden Einflufs auf die Frequenz dieser Güterbeförderung hat. Daraus geht hervor, dafs im Monat Mai die Beförderung der Postgüter die allerniedrigste Frequenz hat, und daher mufs es doch eigenthümlich erscheinen, dafs von dem Herrn Generalpostmeister gerade diejenige Zeit als die normale angenommen worden ist, in welcher sehr wenig Postgüter, wenigstens nicht grofse Postgüter befördert werden. Meine Herren, die Folgen haben sich bereits gezeigt. Ich habe hier die Ermittelungen der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft und diese haben ergeben, dafs im Jahre 1876 von Seiten der Postverwaltung an die Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft 11 007 Mark vergütet worden sind, im Jahre 1877 10 915 Mark. Nachdem die Verfügung des Herrn Generalpostmeisters in Kraft getreten ist, also im Jahre 1878, ist die Vergütung gesunken auf 5 076 Mark und im Jahre 1879 auf 4 800 Mark; die Märkisch-Posener Eisenbahn ist also in ihren Einnahmen um 60 Prozent geschädigt worden. Ich glaube nicht, dafs dies die Absicht des Gesetzgebers gewesen ist; dieselbe konnte nur den Zweck haben, eine Vereinfachung herbeizuführen, nicht aber die Eisenbahnunternehmungen in ihren berechtigten finanziellen Interessen zu schädigen.

Ich würde nun das Wort nicht ergriffen haben, ich würde es einfach den Eisenbahnunternehmungen überlassen haben, im Beschwerdewege die Sache auszutragen, wenn nicht gleichzeitig mit dieser Verfügung etwas anderes Platz gegriffen hätte, auf das ich hier näher eingehen mufs. In dem Kreise der Privateisenbahnunternehmungen herrscht in der letzten Zeit — das ist bekannt — ein tiefes Mifstrauen gegen die preufsische Eisenbahnverwaltung, aber dieses Mifstrauen hat sich gerade auf Grund derartiger Verfügungen auch übertragen auf die Reichspostverwaltung. Man hegt die Ueberzeugung, dafs derartige Verfügungen nicht blos getroffen werden, um die Eisenbahnunternehmungen zu schädigen, sondern man hat sich dem Glauben hingegeben, dafs derartige Verfügungen getroffen werden, um den Eisenbahnunternehmungen das Leben zu erschweren und sie recht rasch in die Verstaatlichung hineinzutreiben.

Meine Herren, es sind in der letzten Zeit noch verschiedene andere Verfügungen erlassen worden, ich will auf dieselben nicht eingehen, nur einen einzigen Fall will ich hier noch zur Erwähnung bringen, der kürzlich von der »Vossischen Zeitung« herangezogen

wurde. Es ist den Eisenbahnverwaltungen untersagt worden, Sicherheitszünder als Fracht zu befördern. Diese Bestimmung greift nicht Platz für die Postverwaltung; das heifst mit anderen Worten, dafs derartige Zünder — die meines Erachtens ganz ungefährlich sind, denn sie sind nicht explosionsfähig — wenn sie mit der Post befördert werden, ungefährlich sind, aber sofort gefährlich werden, wenn sie mit der Eisenbahn befördert werden sollen. Nun, meine Herren, wenn Beamte derartige Bestimmungen lesen, dann werden sie unwillkürlich dahin gedrängt, glauben zu müssen, dafs von Seiten der Postverwaltung auf diesem Wege die Verstaatlichung unterstützt wird. Ich stehe nicht auf diesem Standpunkt, ich habe es aber für meine Pflicht gehalten, nachdem ich Kenntnifs bekommen habe von den Stimmungen in diesen Kreisen, die Sache hier im Reichstag zur Sprache zu bringen und wenigstens die Bitte auszusprechen, jene Verfügung, durch welche die berechtigten finanziellen Interessen der Privateisenbahnen so schwer geschädigt werden, zurückzunehmen.«

Hierauf entgegnete der Geheime Ober-Postrath Kramm:

»Der geehrte Herr Vorredner ist bei seinen Ausführungen von ganz falschen Voraussetzungen ausgegangen, indem die erlassenen Verfügungen in gar keinem Zusammenhange stehen mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen. In dem Eisenbahngesetz vom Dezember 1875 ist angeordnet, dafs der Herr Reichskanzler die Vollzugsbestimmungen feststellt, nach welchen die Bezahlung der zwangspflichtigen Güter erfolgen soll. Es ist in dem Gesetz ausgesprochen, dafs die Reichspostverwaltung gehört werden soll vor Erlafs dieser Vollzugsbestimmungen, ebenso das Reichseisenbahnamt, und dafs der Bundesrath seine Zustimmung dazu zu ertheilen hat. Der Generalpostmeister allein verfügt also in der Sache gar nichts, der Bundesrath stellt es fest und der Reichskanzler publizirt den Beschlufs, wie die Bezahlung erfolgen soll. Nun hat man das erste mal nach Erlafs des Gesetzes zur Unterlage genommen die Statistik und hat vorausgesetzt, dafs die Zahl der auf den Eisenbahnen beförderten zwangspflichtigen Packete in einem bestimmten Verhältnifs steht zur Zahl der sämmtlichen beförderten Packete, und dafs sie auch im gleichen Verhältnifs dieselbe Kilometerzahl auf den Eisenbahnen durchlaufen. Diese Voraussetzung hat sich aber nicht bestätigt; darum ist in dem jetzigen Bundesrathsbeschlufs festgesetzt worden, dafs im Monat Mai das Gewicht jedes Packets, welches auf den Eisenbahnen befördert wird und über 10 Kilo schwer ist, ermittelt wird und dafs, nachdem diese Grundlage gewonnen, die Frachtvergütung, die die Eisenbahnen zu bekommen haben, festgestellt wird.

Dafs der Monat Mai gewählt ist, hat seine Ursache darin, dafs es der Monat für den Durchschnittsverkehr ist. Den Monat Dezember würden wir doch nicht nehmen können, denn bei den vielen Packeten, die im Dezember befördert werden, haben wir ja aufserdem die Packetbeiwagen zu bezahlen, also wir bezahlen nicht allein das frachtpflichtige Gewicht, sondern auch noch die Kosten für den Beiwagen, und das würde jedenfalls zu viel sein.

Das Beispiel mit der Märkisch-Posener Bahn, was angeführt ist, würde eigentlich nur beweisen, dafs die Bahngesellschaft früher zu viel bekommen hat, nicht jetzt zu wenig, denn jetzt bezahlen wir jedes Packet, was in Wirklichkeit befördert wird, und früher haben wir auf Grund der Statistik bezahlt, was nur den ungefähren Mafsstab ergab, also, streng genommen, würde die Gesellschaft die zu viel empfangene Summe zurückzuzahlen haben.

Ich kann nur noch zum Schlufs wiederholen, dafs bei allen diesen Anordnungen in keiner Weise davon ausgegangen ist, die Privateisenbahnen irgend wie zu schädigen; alle unsere Mafsregeln sind blos von dem einzigen Bestreben geleitet worden, die Packete so rasch wie möglich dem Bestimmungsort zuzuführen, dafs das Publikum befriedigt wird.«

Diesen Ausführungen gegenüber bemerkte der Abgeordnete Lüders:

»Ich bin dem Herrn Vertreter der Reichsregierung sehr dankbar für seine Ausführungen, aber auf einen Punkt, bei dem ich nicht überzeugt worden, mufs ich nochmals zurückkommen, das ist der, in welchem ausgeführt wurde, warum gerade der Monat Mai gewählt ist. Ich glaube nicht, dafs der Herr Vertreter der Reichsregierung im Stande sein wird, den Nachweis zu führen, dafs der Monat Mai bei grofsen Postpacketen ein Durchschnittsmonat ist. Ich glaube, gerade im Mai giebt es nicht eine einzige Gattung von grofsen Postgütern, die besonders zahlreich befördert werden. Wollte der Herr Vertreter der Reichsregierung den wirklichen Durchschnittsmonat wählen, dann wäre der Monat September oder vielleicht März und April richtiger gewesen, aber in keinem Falle Mai oder Juni, denn in diesen Monaten werden grofse Postgüter nur ausnahmsweise oder vereinzelt befördert, aber niemals in grofsen Massen.

Ich hege daher noch immer die Erwartung, dafs in dieser Beziehung eine Aenderung getroffen wird, um so mehr als die Verfügung lautet, dafs die erwähnte Bestimmung nur bis 1881 Platz greifen soll. Ich hege die Hoffnung, dafs später ein anderer Durchschnittsmonat gewählt werden wird.«

Den Schlufs dieser Erörterungen bildete die Erklärung des Geheimen Ober-Postraths Kramm:

»Ich wollte blos thatsächlich berichtigen, dafs der Monat Mai ja nicht von der Postverwaltung gewählt ist, es beruht auf einem Uebereinkommen der sämmtlichen betheiligten Ressorts.«

Zu Titel 42 hatte die Budgetkommission vorgeschlagen:

»den Herrn Reichskanzler aufzufordern, im nächsten Etat eine Trennung des Tit. 42 nach den Kosten für Unterhaltung bezw. für Verlegung und Vervollständigung der Telegraphenanlagen vorzunehmen«.

Der Berichterstatter Abg. Freiherr zu Franckenstein bemerkte hierzu:

»Wie Sie aus dem Tit. 42 ersehen werden, sind für Unterhaltung, Verlegung und Vervollständigung der Telegraphenanlagen 2 450 000 Mark verlangt; in der Anmerkung ist zwar gesagt, dafs dieser Betrag zu der Unterhaltung der betreffenden Anlagen, dann zur Herstellung von Doppelgestängen, zur Einrichtung von 200 neuen Aemtern nothwendig sei; nicht gesagt ist, wie grofs die Summe ist, die zu diesen Einrichtungen emittirt wird und wie grofs die Summe ist, die zur Unterhaltung der bestehenden Telegraphenleitungen nothwendig ist. Es erscheint nothwendig und konform mit anderen Etatstiteln, wenn auch bei diesem Titel von Seiten der verbündeten Regierungen zukünftig die Forderung so getrennt wird, wie es die Resolution verlangt.«

Hierauf nahm der General-Postmeister Dr. Stephan zu folgender Erklärung das Wort:

»Meine Herren, ich möchte mir die Bitte an das hohe Haus erlauben, dem Antrage der Budgetkommission nicht beizutreten, also diese Resolution auf Trennung des Titels in zwei Unterabtheilungen nicht anzunehmen, vielmehr die Einrichtung des Etats zu belassen wie bisher. In der Zwischenzeit, dafs diese Resolution in der Budgetkommission gefafst wurde, habe ich den Bericht der mit der Verwaltung dieses Fonds beauftragten Behörde, des General-Telegraphenamts, eingefordert, in der Richtung, ob sich etwa Bedenken ergeben würden, wenn man die Trennung dieses Titels in die beiden Unterabtheilungen vornimmt. Dieser Bericht lautet nun in sehr entschiedener Weise dahin, dafs die Verwaltung durch Trennung dieses Titels aufserordentlich erschwert werden würde, und die Bewandtnifs der Sache ist folgende. Es werden jetzt aus diesem Titel bestritten die Kosten für die laufende Unterhaltung der Telegraphenanlagen; also wenn z. B. ein Sturm eine Reihe von Stangen umwirft, so wird die Ersetzung dieser Stangen aus diesem Titel bewirkt. Ferner sind aus diesem Titel zu entnehmen: der Betrag für die Vermehrung der Leitungen an solchen Linien, wo die bisherige Zahl der Leitungen nicht hinreicht, sodann für die Herstellung der Doppelgestänge an solchen Stellen, wo die einfachen nicht mehr genügen,

endlich der Betrag für neuanzulegende Telegraphenanstalten mit den zu diesen gehörigen Leitungen. Wenn dieser Titel getrennt werden soll in zwei Theile, also in die Fonds für die Unterhaltung und in diejenigen für Neuanlagen, so entsteht die unbedingte Nothwendigkeit, die einzelnen Materialien, z. B. die Stangen, schon auf den Zubereitungsanstalten und nachher beim Transport und auf den Verwendungsplätzen zu trennen, je nachdem ihre Bestimmung ist, zur Unterhaltung der bestehenden Linien zu dienen, oder zur Ausdehnung des Netzes, also zu Neuanlagen, oder je nachdem sie zu Doppelgestängen oder zur Verstärkung solcher Linien bestimmt sind, für welche die bisherige Zahl nicht ausreicht. Ganz dasselbe ist mit den Drähten der Fall, ebenso mit den Isolatoren und endlich mit den Schraubenstützen. Alle diese Materialien müssen für jeden einzelnen Zweig in jedem einzelnen Oberpostdirectionsbezirk auseinandergehalten werden, und das verursacht eine erhebliche Schwierigkeit, ein bedeutendes Schreib- und Rechnungswerk, welches mit dem Gegenstand in gar keinem Verhältnifs steht.

Nun aber, meine Herren, möchte ich überhaupt prinzipiell dem Bestreben, die Titel immer weiter zu zerspalten, entgegen treten, da es für die Verwaltung aufserordentlich beschwerlich wird und sie in der freien Beweglichkeit in einer Weise hemmt, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben durchaus nachtheilig ist. Ich habe darüber schon im vorigen Jahre, wo ein Titel in drei andere Titel zerlegt wurde, ein anderer in vier Titel und ein dritter noch wieder in zwei Titel — es waren zusammen 9 Titel aus 3 Titeln gemacht — Gelegenheit gehabt, mich ausführlich über das Bedenkliche dieser Titelzerlegungen auszusprechen. Sie sind nicht nur störend beim Rechnungswesen und hemmend für die Exekutive, sondern auch beschwerend für den Geschäftsgang des hohen Hauses, in dem bekanntlich über jeden einzelnen Titel ein besonderes Votum hervorgerufen werden mufs. Dies hat bekanntlich seine staatsrechtliche Bedeutung darin, dafs die Oberrechnungskammer auf Grund der Titel die Rechnungen revidirt, und dafs jede Etatsüberschreitung jedem einzelnen Titel gegenüber gerechtfertigt werden mufs. Bei der engen Verflechtung der die Unterhaltung der Telegraphenlinien, die Vermehrung bestehender Leitungen und die Anlage neuer Anstalten betreffenden Ausgaben wird es, wenn jene Zerlegung beliebt werden sollte, überaus schwierig, die Etatsüberschreitungen zu vermeiden.

Die prinzipielle Frage ist in einer Schrift eines unserer bedeutendsten Staatsrechtslehrer, der zugleich ein angesehenes Mitglied des Reichstages ist, in völlig zutreffender Weise erörtert worden. Ich möchte mir erlauben, nur einige Stellen aus diesem vor kurzem erschienenen Werke, »Gesetz und Budget«, vorzulesen. Es heifst darin:

> Die Spezialisirung des Budgets hat in Deutschland eine wesentlich andere Gestalt erhalten als in England und Frankreich . . . .

Dann ferner:

> Diese Spezialisirung bildet im eigentlichsten Sinne eine preufsische Eigenthümlichkeit. Das Abgeordnetenhaus ist zur Zeit (1878) bei 264 Einnahmetiteln, bei 1460 Ausgabetiteln und 306 Titeln für einmalige Ausgaben angelangt, über welche einzeln durch ein besonderes Votum des Hauses abzustimmen ist.
>
> (Zur Vergleichung bemerke ich, dafs der englische Staatshaushalt von 1878 den Etat der Kriegsmarine in 17 Abstimmungsposten *(votes)* beschliefst, den ganzen Militäretat in 25 *votes*, die ganze übrige Staatsverwaltung, nach Materien in 7 Theile geordnet, mit 21, 41, 37, 19, 8, 10, 3 *votes*; dann noch die Steuerverwaltung in 5 *votes*.
>
> Der französische Etat in seiner jetzigen republikanischen Spezialisirung hat ungefähr die doppelte Zahl der Abstimmungsposten.)
>
> Die wichtigeren Titel zerfallen weiter in Unterabtheilungen mit tausendfältigen Aufzeichnungen von Einzelgehalten und Einzelposten, die wieder als solche angegriffen,

gestrichen und durch Abstimmung über die Totalsumme in Abgang gebracht werden können. Dazu treten dann die Spezialtitel des Militäretats und der ganze Ausgabeetat des deutschen Reiches.

Den Postetat hat der Verfasser hier nicht besonders erwähnt, weil er damals noch nicht in diesem Mafse der Spezialisirung unterlag.

Die Folge des Uebermafses ist aber, dafs man den Zweck nicht nur verfehlt, sondern das Gegentheil des erstrebten Zweckes herbeiführt. Ein solcher Etat dient nicht dem Zweck der Förderung der Sparsamkeit, der Förderung von Verwaltungsreformen, der zweckmäfsigeren Gestaltung des Finanzplans, sondern bewirkt unwillkürlich von alledem das Gegentheil.

Man hat im besten Glauben Ersparnisse herbeizuführen gemeint durch die stets wachsende Zersplitterung. Hätten wir indessen nicht eine sehr gewissenhafte Finanzverwaltung, so läge leider die Versuchung nur zu nahe, dafs die vielen tausend speziell einmal »bewilligten« Posten nur deshalb ausgegeben werden, weil sie einmal »bewilligt« sind. Es ist für die Beamten eben so bequem wie vortheilhaft, das speciell *ad hoc* Bewilligte eben auszugeben, da für unvermeidliche nothwendige Mehrausgaben an anderen Stellen anderweitig gesorgt werden mufs.

Soweit innerhalb des Rahmens unserer Verwaltungsgesetze für einen Verwaltungschef überhaupt noch Reformen im Sinne der Vereinfachung, Beweglichkeit und Wirksamkeit der Verwaltung möglich sind, drängen sich jene Massenbeschlüsse so tief in das Gefüge der Verwaltung ein, dafs für einen Minister keine freie organisatorische Thätigkeit mehr übrig bleibt. An ihre Stelle tritt in der That eine »Organisation durch das Budget«, die alles unwillkürlich festlegt.

Und nun den Schlufssatz:

Es entsteht also aus der Spezialisirung eine mechanische Erstarrung aller Einzeleinrichtungen der Verwaltung.

Um dies nun anzuwenden auf die vorliegende Sache, so ist klar, dafs, wenn die Titel, wie sie bisher zusammengefafst worden, und wie sie in der Zusammenfassung zum grofsen Segen der Ausbreitung der Telegraphenanlagen und zur Vervollkommnung und Verbesserung des Telegraphennetzes bisher benutzt worden sind, zertheilt werden sollen, der Verwaltung eine ungemeine Beschränkung auferlegt wird, zugleich mit einer Vermehrung in den von mir geschilderten Formen des Schreib- und Rechnungswesens, die nur nachtheilig wirken kann. Ich möchte aus diesen Gründen bitten, es bei der bisher beobachteten Etatsaufstellung, welche sich seit langer Zeit durch die Erfahrung vollkommen bewährt hat, zu belassen und den Antrag der Kommission nicht anzunehmen.«

Diesen Ausführungen gegenüber bemerkte der Abgeordnete Freiherr von Minnigerode:

»Ich bedaure, mich den Wünschen des Herrn Staatssekretärs in dieser Beziehung nicht anschliefsen zu können.

Meine Freunde sind freilich an sich auch nicht für eine zu grofse Spezialisirung des Etats, weil wir davon ausgehen, dafs eine Pauschquantumwirthschaft in der Staatswirthschaft, wenn sie überhaupt bestände, manche Ersparnisse herbeiführen würde, wie eben auch der Herr Staatssekretär durch seine Verlesung geglaubt hat im einzelnen motiviren zu müssen.

Aber ich meine, damit hat es hier eine besondere Bewandtnifs. Wenn uns nun einmal ein spezialisirter Etat vorliegt, so mag man es bedauern, dafs so spezialisirt worden ist, dann mufs aber das Prinzip einigermafsen gleichmäfsig auch durchgeführt werden. Und wenn, wie bisher geschehen, hier unter einem Titel die Unterhaltung, das Laufende, zusammengeworfen wird mit dem Einmaligen, den unmittelbar neuen Einrichtungen, so ist entschieden anzuerkennen, dafs eine Aenderung herbeizuführen ist.

Ich glaube, es liegt sogar im Interesse der Reichspostverwaltung selbst,

diese Vereinigung nicht dauernd so zu belassen, wie sie heute besteht. Gerade derselbe Gesichtspunkt, der uns leitet, eine Spezialisirung in diesem Falle zu wünschen, mufs auch im Sinne der Postverwaltung die Spezialisirung wünschenswerth erscheinen lassen, nämlich der Gedanke, dafs für die Zukunft deutlich zur Erscheinung kommen soll, was im besonderen für neue Anlagen verwendet wird, damit man sich klar machen kann, wieviel man in den einzelnen Jahren hierin vorschreitet und wie demgemäfs das Verhältnifs der gemachten Aufwendung zur erzielten Rente sich gestaltet. Wenn dann dies Verhältnifs sich so günstig gestaltet, wie uns bezüglich der Vergangenheit mitgetheilt worden ist und wie wir auch für die Zukunft erhoffen, dann liegt es, meine ich, nicht blos in unseren Wünschen, sondern auch im Interesse der Reichspostverwaltung, eine möglichst klare, durchsichtige Rechnung bei diesem Titel einzuführen.

Ich glaube also, das sachliche Verhältnifs, das hier verschiedene Materien mit einander vereinigt erscheinen läfst, die besser getrennt uns vor die Augen geführt werden, das vorliegende Sachverhältnifs drängt selbst zur Abänderung, und ich bitte demnächst für die Resolution der Budgetkommission stimmen zu wollen.«

Hierauf unterstützte der Abgeordnete Gerwig die Ausführungen des General-Postmeisters Dr. Stephan mit folgenden Worten:

»Meine Herren, ich möchte doch rathen, der Resolution nicht zuzustimmen; ich glaube, es besteht hier ein kleines Mifsverständnifs. Gewifs viele von den Herren meinen, es wären in dieser Position auch die neuen Anlagen von Telegraphenleitungen, die neuen Linien enthalten; das ist aber durchaus nicht der Fall, sondern es handelt sich hier nur um die Erhaltung und Vervollständigung, die Erhaltung auf der Stufe, die der Verkehr erfordert, mit den Einrichtungen, Verbesserungen und Vervollkommnungen, die sich im Laufe der Zeit als nothwendig ergeben, und Sie würden also, wenn Sie trennen, da und dort wieder kollidiren und berühren, weil gleichartiges aus einander gehalten würde. Es ist doch ziemlich gleichgültig, ob Sie eine alte, vom Sturm geworfene Telegraphenleitung wieder an derselben Stelle hinsetzen oder etwa aus Zweckmäfsigkeitsgründen eine neue Leitung an eine andere Linie legen. Das ist eine Verlegung, es ist eine Verlegung einer bestehenden Leitung, und ebenso ist es mit der Vervollständigung; wenn Sie im Interesse des Verkehrs einen zweiten, dritten, vierten Draht anbringen, meine Herren, dann ist es die alte Leitung, und ich möchte wissen, was der Etat für eine Sicherheit erhält, wenn Sie diese Gegenstände in verschiedene Positionen theilen. Ich glaube also, wir können uns vollständig begnügen, wenn wir es bei der Einrichtung des Etats lassen, dafs hier unter einer Position die bestehenden Linien in dem Stande erhalten werden, wie es die Zeit, der Verkehr, die Solidität erfordert, dagegen die neuen Anlagen, die damit nichts zu schaffen haben, bei den einmaligen Ausgaben für sich stehen.

Ich kann also, so ungern ich der Budgetkommission entgegentrete, offen gestanden aus Gründen, die mir in der Sache zu liegen scheinen, nicht für die Resolution stimmen.«

In Erwiderung dessen bemerkte der Abgeordnete Freiherr von Minnigerode:

»Ich möchte doch den geehrten Herrn Vorredner nur auf einen Passus der bezüglichen Erläuterungen zum Etat hinweisen, in dem ausdrücklich gesagt ist, »Einrichtung von 200 neuen Aemtern und Herstellung der erforderlichen Anschlufsleitung für dieselben.« Hieraus wird er sich selbst überzeugen, dafs es sich doch um Unterhaltung und Neueinrichtung, also um ganz verschiedene Materien handelt.«

Zum Schlufs der Diskussion nahm der Berichterstatter Abgeordneter Freiherr zu Franckenstein zu folgender Erklärung das Wort:

»Meine Herren, ich möchte Sie bitten, der Resolution Ihre Zustimmung zu geben. Die vielen Bedenken, die Sie von dem Herrn Staatssekretär und auch von dem Herrn Abgeordneten

Gerwig gehört haben, werden Sie doch kaum bestimmen können, gegen die Resolution zu stimmen. Die Mühe, Kosten für den Unterhalt und die Neuanlagen aus einander zu halten, ist nicht so grofs, und wenn auch gleiches Material zum Unterhalt und zur Neuanlage verwendet wird, ist es doch möglich, die für nothwendig befundene Ausscheidung der Unterhaltungskosten und die Kosten für neue Anlagen getrennt in den Etat einzusetzen. Es ist unthunlich, auch zukünftig beide Beträge in einen Titel unausgeschieden einzusetzen. Wenn der Herr Staatssekretär gesagt hat, der Reichstag vermehre damit die Last seiner Arbeiten, so glaube ich erklären zu können, dafs wir dieses kleine Mehr an Arbeit gern auf uns nehmen werden.«

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wurde nach Bewilligung des Titel 42 die Resolution der Budgetkommission angenommen.

In der Sitzung des Reichstages am 13. März kamen die in dem Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung geforderten einmaligen Ausgaben zur Berathung. Von den daselbst aufgeführten Summen für Herstellung neuer Dienstgebäude, für Um- und Erweiterungsbauten und für Erwerbung von Grundstücken wurden die ersten 14 Titel mit den in Ansatz gebrachten Summen unverändert bewilligt. Es sind dies die Forderungen für die Herstellung neuer Dienstgebäude in Leipzig, Worms, Annaberg, Berlin (Spandauerstrafse, II. Bauabschnitt), Ruhrort, Osnabrück, Bochum, Berlin (Oranienburgerstrafse 35/36), Danzig, Rostock, Rendsburg und Flensburg, für die Errichtung eines zweiten Postbeamten-Wohngebäudes auf dem Bahnhofe zu Kohlfurt und zum Um- und Erweiterungsbau des Postgebäudes in Trier im Gesammtbetrage von 1446950 Mark. Ferner wurden die für die Postgebäude in Posen, Neu-Ruppin, Thorn, Mannheim und Remscheid angesetzten Bausummen unter Ermäfsigung der dafür ausgebrachten Beträge, sowie die Gelder zum Ankauf von Grundstücken für die Erweiterung der Postgebäude in Coblenz und Cöslin bewilligt. Die Beträge für die Herstellung neuer Dienstgebäude in Zittau und Wilhelmshaven wurden unter Zustimmung der Reichs-Postverwaltung für dieses Jahr abgesetzt. Für den Umbau des Haupt-Postgebäudes am Augustusplatz in Leipzig war als erste Rate der Betrag von 100000 Mark gefordert. Der Abgeordnete für Leipzig, Dr. Stephani, begründete den Antrag auf Bewilligung der geforderten Summe in eingehender Darlegung der Leipziger Verkehrsbedürfnisse, wobei er die Nothwendigkeit des beabsichtigten Umbaues betonte und unter Hinweis auf die aus den gegenwärtigen unzulänglichen Verhältnissen erwachsende Belästigung und Benachtheiligung des Publikums wie der Verkehrsbeamten die Bewilligung der Regierungsforderung auf das dringendste empfahl. In gleicher Weise trat der Geheime Ober-Postrath Sachse für die letztere ein, indem er auf die drei Hauptgesichtspunkte hinwies, welche den Umbau des Leipziger Postgebäudes unabweislich erscheinen liefsen: die Berücksichtigung berechtigter Anforderungen des Publikums, die Rücksichtnahme auf die Gesundheit der Beamten und die Sicherstellung des unter den gegenwärtigen Verhältnissen gefährdeten Betriebes. Obwohl auch die Abgeordneten von Kardorff und Freiherr von Minnigerode sich für die Bewilligung der bezüglichen Rate aussprachen, so wurde dieselbe dennoch nach dem Antrage der Kommission gestrichen. Dieser Beschlufs ist auch bei der dritten Lesung gegenüber der nochmaligen dringenden Befürwortung der Bewilligung seitens des Abgeordneten Dr. Stephani aufrecht erhalten worden. Die zur Herstellung eines neuen Dienstgebäudes in Coblenz beantragte erste Rate wurde ebenfalls abgesetzt, obwohl von dem Abgeordneten Stumm darauf hingewiesen worden war, dafs er die schwere Verantwortlichkeit für eine Vertagung der Fertigstellung dieses so aufserordentlich wichtigen und gerade für die Landesvertheidigung wesentlichen Gebäudes nicht tragen wolle.

An die Berathung der Forderung für den Umbau des Postgebäudes in Thorn schlofs sich eine eingehendere Erörterung über den Styl der im Bereiche

der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur Ausführung gelangenden Bauwerke an, indem der Abgeordnete Reichensperger (Krefeld) für die unverminderte Bewilligung der für Thorn angesetzten Summe eintrat und seine Befriedigung darüber aussprach, dafs der für das Thorner Gebäude entworfene Plan sich an den Styl der norddeutschen Backsteinbaukunst anschliefse. Hieran knüpfte der Redner die Betrachtung, dafs die dem Reichstage vorliegenden Baupläne im Uebrigen eine Musterkarte der verschiedenartigsten Stylarten darstellten, bei welcher jede Bauart von der italienischen und deutschen Renaissance bis zum nüchternsten modernen Kasernenstyl vertreten sei. Nachdem der Abg. Freiherr von Nordeck zur Rabenau ebenfalls bedauert hatte, dafs die Pläne so verschiedenen Stylen angehörten, und dafs die Architektur nicht einen einheitlichen nationalen Styl gefunden habe, erwiderte der General-Postmeister Dr. Stephan:

»Ich bin den Herren, welche einige Worte der Anerkennung für die Bemühungen, die die Postverwaltung darauf richtet, die Gebäude stylgemäfs auszuführen, ausgesprochen haben, dafür sehr dankbar. Wenn der verehrte Herr Abgeordnete Reichensperger gemeint hat, er finde hier eine Musterkarte von verschiedenen Stylarten in diesen Plänen vertreten, so ist der Grund davon der, dafs wir unser Bestreben darauf richten, die Post- und Telegraphengebäude, welche ja in der Regel im Mittelpunkt der Stadt an einem bevorzugten Platze wegen der Verkehrslage sich befinden müssen und dem Anblicke Aller ausgesetzt sind, möglichst im Styl der betreffenden Stadt zu halten, entsprechend der historischen Bedeutung derselben und ihrer ganzen architektonischen Physiognomie. Und so lange nicht alle Städte im Deutschen Reiche — wovor uns der Himmel bewahren möge — hinsichtlich Ihres Baustyles über einen Kamm, wie bei den Präfectur- und Justizgebäuden in Frankreich, geschoren sind, so lange wird es immer nothwendig sein, verschiedene Baustyle bei den Postgebäuden in verschiedenen Orten anzunehmen. Darüber, welcher Styl an sich und abgesehen von diesem Gesichtspunkt der bessere sein mag, ob der deutsche Renaissancestyl, ob die italienische Renaissance, ob der gothische Styl — darüber glaube ich, werden wir hier nicht rechten wollen und würden uns auch kaum verständigen. Mir ist in dieser Beziehung immer als sehr bemerkenswerth erschienen die wahrscheinlich auch Mehreren unter Ihnen bekannte Inschrift, welche an dem Rathhause in Wernigerode sich befindet, die von dem Baumeister selber herrührt und lautet:

»Der Erste erdacht's, der Zweite
acht's, der Dritte verlacht's, was
macht's.« —

Ich glaube, dafs dieser Satz gerade auf die verschiedenen wechselnden Ansichten über die Vorzüge oder Mängel der einzelnen Stylarten seine Anwendung findet, und ich bin nach wie vor der Meinung, dafs, wenn wir uns zur Norm nehmen, die hier in Betracht kommenden Reichsgebäude jedesmal in dem Styl, wie er aus der besten Zeit, der Blüthezeit der betreffenden Stadt, vor Augen steht, herzustellen, wir damit allen Anforderungen, die man auch im ästhetischen Interesse zu stellen berechtigt ist, Genüge thun.«

Zur Erwerbung eines Grundstückes, sowie zur Herstellung eines neuen Dienstgebäudes in dem an Berlin grenzenden Theile von Charlottenburg war unter Titel 25 als erste Rate der Betrag von 137 000 Mark im Etat zum Ansatz gelangt. Nachdem der Referent, Abgeordneter Freiherr zu Frankenstein, bemerkt hatte, dafs dieser Bau mit einem Titel des Extraordinariums, nämlich mit der Rohrpostanlage nach Charlottenburg, zusammenhänge, wurde der für die Grundstücks-Erwerbung ausgeworfene Betrag von 47 000 Mark bewilligt. Im Anschlufs hieran entspann sich bei der Berathung über Kap. 4a, aufserordentlicher Etat, Titel 5, in welchem zur Erweiterung der Rohrpostanlage in Berlin die Summe von 905 000 Mark zum Ansatz gelangt ist, eine längere Debatte. Nachdem der

Abgeordnete Stumm einen von ihm eingebrachten Antrag, die Summe von 222 500 Mark zur Herstellung der Anlage für den in der Nähe des zoologischen Gartens gelegenen Stadttheil von Berlin nebst Charlottenburg zu bewilligen, empfohlen, und der Geheime Ober-Postrath Sachse die Vortheile der Rohrposteinrichtung für das Publikum und für den Verkehrsdienst eingehend nachgewiesen hatte, wurde von dem Hause dem Antrage der Budgetkommission auf Streichung der beantragten Summe für die Erweiterung der Rohrpostanlage zugestimmt.

Schliefslich gelangte die im Titel 26 zu Grundstücksankäufen und Bauten für unvorhergesehene Fälle geforderte Summe von 150 000 Mark ohne Diskussion zur Annahme.

---

## 27. Das österreichische Telegraphenwesen im Jahre 1878.

Der von dem statistischen Departement des Kaiserlich Königlichen Handelsministeriums in Wien herausgegebenen »Statistik des österreichischen Telegraphen im Jahre 1878« entnehmen wir die nachstehenden Angaben:

Die Gesammtlänge der Ende 1878 vorhandenen Telegraphenlinien des österreichischen Staatsgebiets betrug 34 603,35, die Gesammtlänge der Leitungen 88 381,13 km.

Hiervon entfielen:

| | Linien. | Leitungen. |
|---|---|---|
| 1. auf die Staatsverwaltung . . . . | 22 711,03 km. | 61 487,29 km. |
| 2. - - Eisenbahn-Gesellschaften . | 11 476,32 - | 26 135,44 - |
| 3. - - Privat-Telegraphen-Gesellschaften . . . . . . . . | 416,00 | 758,40 - |

Es ergiebt sich hiernach gegen den Stand vom Jahre 1877 eine Zunahme:

| | | | |
|---|---|---|---|
| bezüglich der Linien unter | 1. um | 293,90 km, | zusammen 516,13 km; |
| - - - - | 2. - | 216,03 - | |
| - - - - | 3. - | 6,20 - | |
| bezüglich der Leitungen unter | 1. um | 467,96 km, | zusammen 795,64 km. |
| - - - - | 2. - | 315,28 - | |
| - - - - | 3. - | 12,40 - | |

Von den Staatstelegraphenlinien enthielten 41,23 pCt. 1 Leitung, 22,87 pCt. 2 Leitungen, 11,75 pCt. 3, 6,23 pCt. 4, 5,48 pCt. 5, 4,64 pCt. 6, 2,79 pCt. 7, 2,40 pCt. 8, 0,91 pCt. 9, 0,70 pCt. 10, 0,59 pCt. 11, 0,06 pCt. 12 und 0,35 pCt. mehr als 12 Leitungen.

Die Zahl der Telegraphenanstalten betrug:

| | Ende 1877. | Ende 1878. |
|---|---|---|
| Staats-Telegraphenanstalten . . . . . . | 1 059 | 1 088, |
| Eisenbahn-Telegraphenanstalten . . . | 1 264 | 1 301, |
| Privat-Telegraphenanstalten . . . . . | 95 | 95, |
| im Ganzen . . . | 2 418 | 2 484. |

Es betrug sonach die Zunahme gegen das Vorjahr 66 Telegraphenanstalten, d. i. 2,7 pCt.

Von den Staats-Telegraphenanstalten waren 29 Hauptstationen, 134 Beamtenstationen, 251 selbstständige, 552 mit Postanstalten vereinigte, 118 mit Privaten besetzte Neben-

stationen und 4 Semaphorenstationen; nach den Dienstklassen zerfielen dieselben in 31 Telegraphenanstalten mit vollem Tages- und Nachtdienst, 12 mit verlängertem Tagesdienst, 103 mit vollem Tagesdienst, 909 mit beschränktem Tagesdienst; die übrigen 33 waren Bade-, Hoflager- etc. Stationen.

Es entfiel je eine Staatstelegraphenanstalt auf 275,90 qkm bezw. auf 19 990 Einwohner des österreichischen Staatsgebiets.

Das Telegraphen-Personal umfafste im Ganzen 3 264 Köpfe, und zwar kamen hiervon auf die Centralbehörde 106, auf die Directionen 116, auf den Linien-Unterhaltungsdienst 402, auf die Telegraphen-Betriebsstellen 2 640.

Bei den Staats-Telegraphenanstalten waren an Apparaten im Betriebe: 1 772 Morse-, 52 Hughes-, 5 Meyer'sche Multiplex-Apparate (3 in Wien und je 1 in Prag und Triest) und 1 d'Arlincourt'scher Translator; es ergiebt sich hiernach gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 48 Morse-, 2 Hughes- und 1 Meyer'schen Multiplex-Apparat. Zu den vorbezeichneten Apparaten treten noch 1 640 Morse-Apparate von Eisenbahn- und 139 von Privat-Telegraphenstationen.

An gebührenpflichtigen Telegrammen wurden im Jahre 1878 auf den Staatslinien befördert 4 854 515 Stück, und zwar:

| | |
|---|---|
| aufgegebene inländische Telegramme . . . . . . . . (darunter: 94 562 Staatstelegramme und 258 836 bei den Eisenbahnstationen aufgegebene Telegramme), | 3 563 294 |
| aufgegebene ausländische Telegramme . . . . . . . (darunter: 9 920 Staatstelegramme und 19 304 bei den Eisenbahnstationen aufgegebene Telegramme), | 649 455 |
| angekommene ausländische Telegramme . . . . . . . (darunter: 12 764 Staatstelegramme und 19 794 an die Eisenbahnstationen abgegebene Telegramme). | 641 766 |
| = | 4 854 515 |
| Ferner betrug die Zahl der internationalen Transit-Telegramme | 233 053 |
| Es belief sich somit die Gesammtsumme der beförderten gebührenpflichtigen Telegramme auf . . . . . . . . . . | 5 087 568. |

Von den Transit-Telegrammen wurden 14 328 Stück im directen Verkehr zwischen München und Mailand befördert; von den übrigen Transit-Telegrammen ist ein grofser Theil — 95 024 Stück — über Wien in das österreichische Telegraphengebiet eingetreten.

Gegen das Jahr 1877 ergiebt sich für die aufgegebenen und angekommenen Telegramme eine Zunahme um 114 655 Stück, und für die im Transit beförderten internationalen Telegramme eine Zunahme um 31 137 Stück.

Mit dem 1. Juli 1878 wurde eine besondere Gattung von Telegrammen: »Telegraphische Witterungsberichte für Landwirthe« eingeführt; die Gebühr ist auf 25 Kreuzer für ein einfaches Telegramm bis zu 20 Worten festgesetzt. Von diesen Witterungsberichten entfielen in der Zeit vom 1. Juli bis Ende September auf Wien 4 359, Prerau 1 071, Linz 690, Iglau 142, Czernowitz 103, Reichenberg 76 und auf Troppau 45 Stück.

Die Gesammt-Einnahme der österreichischen Staats-Telegraphen betrug:

| | |
|---|---|
| im Jahre 1877 . | 3 166 277 Gulden, |
| - - 1878 . | 3 064 322 - |
| mithin im letzteren Jahre . . . | 101 955 Gulden, |

oder 3,2 pCt. weniger als im Vorjahre.

Von den Einnahmen entfielen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2 716 761 | Gulden | oder | 88,6 pCt. | auf die Privat-Korrespondenz, |
| 98 712 | - | - | 3,2 pCt. | auf die Staats-Telegramme, |
| 58 933 | - | - | 1,9 pCt. | auf das Korrespondenz-Büreau, |
| 34 466 | - | - | 1,1 pCt. | auf den Ersatz für den Bau und die Instandsetzung von Eisenbahnbetriebsleitungen, |
| 45 618 | - | - | 1,4 pCt. | auf Rechnungsvergütungen, |
| 58 624 | - | - | 1,9 pCt. | auf Jahresbeiträge u. s. w. |

Die Betriebsausgaben der Staats-Telegraphen betrugen:

| | ordentliche: | aufserordentliche: |
|---|---|---|
| im Jahre 1877 . . . | 3 549 003 Gulden, | 106 416 Gulden, |
| - - 1878 . . . | 3 431 964 - | 81 042 - . |

Die ordentlichen Ausgaben haben sonach gegen das Jahr 1877 um 117 039 Gulden oder um 3,3 pCt., die aufserordentlichen um 25 374 Gulden oder um 23,8 pCt. abgenommen.

Die persönlichen Ausgaben stellten sich auf 2 290 744, die sächlichen auf 1 141 220 Gulden. Von den letzteren entfielen 439 028 Gulden oder 38,4 pCt. auf die Instandsetzung der Linien und Leitungen.

In einem dieser Jahresstatistik beigegebenen Anhange finden wir interessante Zahlenangaben über die Gestaltung des telegraphischen Verkehrs seit der am 1. April 1879 im inneren Verkehr Oesterreichs, sowie im Verkehr mit Ungarn (Grundtaxe 24, Worttaxe 2 Kreuzer) und dem Deutschen Reiche (Grundtaxe 24, Worttaxe 6 Kreuzer), und am 1. Juni 1879 im Verkehr mit Bosnien und der Herzegowina (Grundtaxe 30, Worttaxe 4 Kreuzer) erfolgten Einführung des Worttarifs.

Danach hat während des fünfmonatigen Zeitraums vom 1. April bis zum 31. August 1879 die Zahl der in Oesterreich aufgegebenen gebührenpflichtigen inländischen Telegramme 1 287 716 betragen, wofür im Ganzen an Gebühren 735 553 Gulden entrichtet worden sind.

Im Jahre 1878 belief sich während des gleichen Zeitraumes die Zahl der aufgegebenen gebührenpflichtigen Telegramme auf 1 461 685 Stück und der Gesammtbetrag der dafür erhobenen Gebühren auf 702 202 Gulden.

Es hat mithin im laufenden Jahre im Vergleich zum Vorjahre die Zahl der Telegramme um 173 969 Stück, d. i. um 11,88 pCt., sich vermindert, wogegen bezüglich der dafür erhobenen Gebühren eine Zunahme um 33 351 Gulden, d. i. um 4,75 pCt., zu verzeichnen gewesen ist. Dabei betrug die Durchschnittsgebühr für ein inländisches Telegramm 57,12 Kreuzer, während sich dieselbe im Vorjahre auf 48,03 Kreuzer stellte. Die Zahl der kurzen Telegramme von 11 bis 15 Worten hat, wie zu erwarten war, eine bedeutende Steigerung erfahren. Beispielsweise betrug dieselbe von sämmtlichen für Oesterreich - Ungarn aufgegebenen inländischen Telegrammen im Monat März noch 9,96 pCt., stieg aber bereits im April auf 29,96 pCt. und im August sogar auf 32,50 pCt. Dagegen ist die Zahl der Telegramme von 16 bis zu 20 Worten, welche im Monat März auf 42,19 pCt. sich belief, in den folgenden Monaten bis auf 24 pCt. heruntergegangen.

Ganz ähnliche Erscheinungen traten bekanntlich seiner Zeit auch in Deutschland nach der Einführung des Worttarifs zu Tage. Es betrug im Februar 1876 (unter der Herrschaft des alten Tarifs) die Zahl der inländischen Telegramme von 11 bis 15 Worten 20,5 pCt., diejenige der Telegramme von 16 bis 20 Worten 59,5 pCt.; schon im Monat März 1876, also unmittelbar nach der Einführung des Worttarifs, trat plötzlich eine wesentliche Verschiebung jenes Verhältnisses ein: während die Zahl der ersteren Telegramme auf 36,7 pCt. stieg, ging die Zahl der letzteren auf 24,6 pCt. (später sogar bis auf 16,1 pCt.) herunter.

Ferner ging die Gesammtzahl der inländischen gebührenpflichtigen Telegramme im Jahre 1876 um 5,6 pCt. zurück, wogegen die Gebühreneinnahme um 8,8 pCt. sich erhöhte. Die Abnahme der Telegrammzahl war indefs in Deutschland nur eine vorübergehende, denn der Rückgang im Jahre 1876 wurde bereits im Jahre 1877 durch die mittlerweile eingetretene Steigerung des telegraphischen Verkehrs nicht nur wieder ausgeglichen, sondern sogar noch erheblich überholt.

Voraussichtlich werden in nicht zu ferner Zeit die Wirkungen des Wort tarifs auch in Oesterreich in analoger Weise sich äufsern.

---

## 28. Italienische Postboten, Postillone und Posthalter im sechszehnten Jahrhundert.

Die Geschichtschreiber des Postwesens legen mit vollem Recht besonderen Werth auf die Sammlung der Zeugnisse, welche uns aus den Anfängen des Instituts über seine Wirksamkeit und über seine Stellung in dem damaligen Kulturleben erhalten worden sind. Auch an dieser Stelle hat bereits wiederholt auf Nachrichten in Wort und Bild hingewiesen werden können, welche sich, nicht selten unvermuthet, bei Schriftstellern, Dichtern oder Künstlern des sechszehnten Jahrhunderts über die in Verbindung mit dem allgemeinen Aufschwunge des Verkehrs und dem gesteigerten Mittheilungsbedürfnifs eines geistig reich erregten Zeitalters ins Leben gerufenen Postanstalten vorfinden. Dem Einsender dieser Zeilen ist es nicht bekannt, ob bereits von anderer Seite darauf aufmerksam gemacht worden ist, dafs die Selbstbiographie des florentinischen Goldschmiedes und Bildhauers Benvenuto Cellini an mehreren Stellen sehr charakteristische Mittheilungen über die italienischen Posten enthält. Auf die Gefahr hin, bereits Bekanntes in Erinnerung zu bringen, und in der Hoffnung, durch dieses Beispiel manchen Literaturfreund zur Durchmusterung der ihm zugänglichen Schriftsteller des sechszehnten Jahrhunderts anzuregen, sollen diese Stellen mit einigen zur Darlegung des Zusammenhanges erforderlichen Bemerkungen nachstehend vorgelegt werden. Wir setzen dabei voraus, dafs Cellini vermöge der trefflichen Bearbeitung, die kein Geringerer als Goethe der Lebensbeschreibung des florentinischen Meisters gewidmet hat, unseren Lesern nicht fremd ist. Das unbändige Wesen des Künstlers, den Goethe einen Repräsentanten seines Zeitalters nennt, die Heftigkeit und Gewaltsamkeit seines Charakters spiegeln sich in den Reiseerlebnissen, bei denen wir ihn in Berührung mit der Post sehen, auf höchst bezeichnende Weise ab.

### I.

Benvenuto war nach langer Abwesenheit im Jahre 1534 in seine Heimat zurückgekehrt, um in den Dienst des Herzogs Alexander de' Medici zu treten. Bevor er sein Amt antritt, wird er von einem Gevatter, dem Bildhauer Tribolo, gebeten, ihn nach Venedig zu begleiten. Stets reiselustig, entschliefst er sich sofort dazu, und Beide machen sich zu Pferde auf den Weg, »indem wir uns«, wie es in Goethe's Bearbeitung Buch II, Kapitel 4, heifst, »an den Kondukteur der ordinären Post von Venedig anschlossen, der Lamentone hiefs«.

»Unter andern kamen wir nach Ferrara und traten in das Wirthshaus auf dem Platz ein. Lamentone ging, einige Ausgewanderte aufzusuchen, denen er Briefe und Aufträge von ihren Weibern brachte; denn das hatte der Herzog erlaubt, dafs der Kondukteur allein mit ihnen sprechen durfte, sonst Niemand, bei Strafe gleicher Verbannung, als die, in welche sie verfallen waren.« Benvenuto und sein Kunstgenosse werden bei einem Spaziergange, den sie in

Ferrara machen, von einigen dieser *Fuorusciti*, wie es im italienischen Text heifst, scharf angesehen, hüten sich aber, mit ihnen zu sprechen, worüber Nicolo Benintendi, einer der Verbannten, so ergrimmt, dafs er Abends in der Herberge, als Kondukteur Lamentone seine Geschäfte abwickelt und mit einem Jeden spricht, beleidigende Worte über die beiden Stummen äufsert und sie schliefslich »eine Hand voll Esel« (im Italienischen: *un monte di asini*) schilt. Da reifst unserm Benvenuto die Geduld; er zieht vom Leder, wetzt seinen Degen an den Wänden und schreit wüthend: »Ich bringe euch alle zusammen um!« Der Wirth schrie, Lamentone wollte mich abhalten; einige riefen: Wehe mein Kopf! andere: Lafst mich hinaus! Es war ein unschätzbarer Handel; es schien eine Heerde Schweine durch einander zu fahren. Der Wirth kam mit dem Lichte; ich ging wieder hinauf und steckte den Degen ein; Lamentone verwies dem Benintendi sein Unrecht, und auch der Wirth schalt ihn aus.«

So wird der nächtliche Streit noch glimpflich beigelegt. Des anderen Morgens aber, als unsere Reisenden, die sich inzwischen ein Schiff nach Venedig gemiethet hatten, in den Hafen geritten kommen, um ihr Fahrzeug zu besteigen, ist der Benintendi mit einigen Gesellen schon auf dem Platze, um ihnen aufzupassen. »Ich hatte mich aber auch wohl versehen und mir einen Spiefs gekauft, und so erschrak ich nicht im mindesten; Tribolo desto mehr, der ausrief: Gott helfe uns! diese werden uns todtschlagen. Lamentone kehrte sich zu mir und sagte: Du wirst am besten thun, nach Ferrara zurückzukehren; denn ich sehe, die Sache ist gefährlich. Mein Benvenuto, gehe der Wuth dieser rasenden Bestien aus dem Wege! Da sagte ich: Nur getrost vorwärts! Dem, der Recht hat, hilft Gott (italienisch sprüchwörtlich: *chi ha ragione, Iddio l'aiuta*), und Du sollst sehen, wie ich mir selbst helfen will. Ist dieses Schiff nicht uns-allein versprochen? Lamentone sagte Ja! und ich antwortete: So wollen wir denn auch allein darin abfahren, wenn meine Kraft meinem Willen gleich ist. Ich trieb mein Pferd vorwärts, und da wir ungefähr zehn Schritte entfernt waren, stieg ich ab und ging mit meinem Spiefs kühn auf sie los. Tribolo war zurückgeblieben und hatte sich auf seinem Pferde zusammengekauzt, dafs er wie der Frost selbst aussah, und Lamentone schnaubte und blies, dafs man einen Wind zu hören glaubte; denn es war seine Angewohnheit, und diesmal that er es stärker als gewöhnlich; denn er bedachte, was diese Teufelei für einen Ausgang nehmen möchte.« Uebrigens blieb es auch hier hauptsächlich bei Drohungen; nur einer der Gegner macht ernstlich Miene loszugehen und wird dafür von Benvenuto, ohne sonst Schaden zu erleiden, über den Haufen gerannt. »Dann rief ich Tribolo, den Schiffer und Lamentone herein, und so fuhren wir gegen Venedig.«

Im italienischen Text lautet die Amtsbezeichnung dieses Lamentone bald *il procaccia*, bald *il procaccio di Vinezia*. Goethe hat dies mit Kondukteur der ordinären Post von Venedig verdeutscht, womit zwar die Regelmäfsigkeit der Verbindung, die durch diesen schnaubenden Mann unterhalten wurde, treffend bezeichnet, hingegen über die Art und Weise dieser Verbindung eine unrichtige Vorstellung erweckt wird. Denn bei einem Kondukteur, und noch dazu dem Kondukteur der ordinären Post denkt man sicherlich eher an den Begleiter eines zwischen Venedig und Florenz kursirenden Postwagens, als an einen Mann, der diese Reise theils zu Pferde, theils, wie es die Gelegenheit eben mit sich bringt, auf einem Flufsschiffe zurücklegt, und dessen Verrichtung hauptsächlich darin bestanden zu haben scheint, Briefschaften aus Florenz nach Venedig und einigen Zwischenorten zu überbringen. Das italienische Wort *procaccia* oder *procaccio* ist von dem Zeitwort *procacciare*, schaffen, abgeleitet und läfst sich daher am besten mit unserm »Schaffner« wiedergeben; in der Verbindung indessen, in welcher diese Bezeichnung in der obigen Stelle auftritt, wird sie am meisten dem deutschen Briefboten im Sinne unserer

alten, den Lesern des Archivs in Wort und Bild wohlbekannten Botenposten entsprechen. Der venezianische Briefbote ist, wie wir aus der anschaulichen Erzählung Cellini's ersehen, ein wohlerfahrener, in allerlei Händeln geübter Mann: er vermittelt unter obrigkeitlicher Erlaubnifs den kitzlichen Verkehr zwischen politischen Flüchtlingen und ihren in Florenz zurückgebliebenen Familien, ertheilt rauflustigen Herren von Stande wohlverdiente Zurechtweisungen und leistet dem hitzigen Benvenuto, den er als echten Italiener mit dem Vornamen anredet, weit besseren Beistand als der hasenfüfsige Gevatter des Künstlers.

Neben dem regelmäfsigen Botendienste der *procacci* gab es aufserordentliche Boten, *corrieri*, wie jener Schelm Busbacca oder Burbacca, der florentinische Kurier, in dessen Gesellschaft Benvenuto die bei Goethe Buch II., Kap. 8, ausführlich beschriebene gefährliche Bootsfahrt über den Wallenstädter See machte.

## II.

Durch die Dazwischenkunft des Kardinals Ferrara aus der langen und schlimmen Haft befreit, in welcher er in der Engelsburg zu Rom gehalten worden war, reist Benvenuto um die Osterzeit des Jahres 1540 in Begleitung seiner Schüler Paul und Ascanio zu Pferde über Viterbo und Siena nach Florenz. Auf dieser Reise begegnet ihm ein schlimmes Abenteuer mit Postleuten, das er (bei Goethe Buch III, Kap. 2) wie folgt erzählt:

»Am grünen Donnerstag gegen Abend waren wir nur eine Post von Siena entfernt; da fand ich einige Pferde, die eben von gedachter Stadt kamen; der Postillon aber wartete auf irgend einen Fremden, der für ein geringes Geld darauf allenfalls nach Siena zurückritte. Da stieg ich von meinem Pferde, legte mein Kissen und meine Steigbügel auf die gedachte Poststute, gab dem Knecht einen Julier, liefs meinen jungen Leuten mein Pferd, die es mir nachführen sollten, und machte mich auf den Weg, um eine halbe Stunde früher nach Siena zu kommen, sowohl weil ich einen Freund besuchen, als auch weil ich einige Geschäfte verrichten wollte. Und zwar ging es geschwind genug, doch ritt ich keineswegs postmäfsig. Ich fand eine gute Herberge in Siena, besprach Zimmer für fünf Personen, und schickte das Pferd nach der Post, die vor dem Thore zu Camollia angelegt war; ich hatte aber vergessen, mein Kissen und meine Steigbügel herunterzunehmen.«

»Wir brachten den Abend sehr lustig zu. Charfreitag Morgens erinnerte ich mich meines Pferdezeuges, und als ich danach schickte, wollte es der Postmeister nicht wieder herausgeben, weil ich seine Stute zu Schanden geritten hätte. Die Boten gingen oft hin und her, und er versicherte beständig, dafs er die Sachen nicht wieder herausgeben wolle, mit vielen beleidigenden und unerträglichen Worten. Da sagte der Wirth, wo ich wohnte: Ihr kommt noch gut weg, wenn er euch nichts Schlimmeres anthut, als dafs er Kissen und Steigbügel behält; denn einen solchen bestialischen Mann hat es noch nicht in unserer Stadt gegeben, und er hat zwei Söhne bei sich, die tapfersten Leute, und als Soldaten noch weit bestialischer denn er. Drum kauft nur wieder, was ihr bedürft, und reitet eurer Wege, ohne euch weiter mit ihm einzulassen!« Unser Benvenuto indessen, sehr gut beritten, mit Panzerhemd und Armschienen bewaffnet, und eine treffliche Büchse auf dem Sattel, will das Kissen doch nicht so ohne weiteres sitzen lassen, reitet zur Post und spricht den vor der Thür stehenden unwirschen Mann an: »Postmeister, wenn ich euch versichere, dafs ich euer Pferd nicht zu Schanden geritten habe, warum wollt ihr mir Kissen und Steigbügel, die doch mein sind, nicht wieder geben? Darauf antwortete er mir wirklich auf eine tolle, bestialische Weise, wie man mir vorhin hinterbracht hatte, worauf ich versetzte: Wie? seid ihr nicht ein Christ? und wollt ihr am heiligen Charfreitag euch und mir ein solches Aergernifs geben? Er versetzte, dafs er sich weder um Gottes noch um des Teufels Freitag kümmere, und wenn ich mich nicht gleich wegmachte,

wollte er mich mit einem Spiefse, den er inzwischen ergriffen hatte, zusammt mit meinem Schiefsgewehr zu Boden schlagen.«

»Auf diese heftigen Worte kam ein alter sanesischer Edelmann herbei, der eben von einer Andacht, wie man sie am selbigen Tage zu halten pflegt, zurückkam; er hatte von weitem recht deutlich meine Gründe' vernommen, und trat herzhaft hinzu, gedachten Postmeister zu tadeln, indem er meine Partei nahm. Er schalt auch auf die beiden Söhne, dafs sie nicht nach ihrer Schuldigkeit die Fremden bedienten, vielmehr durch ihre Flüche und gotteslästerlichen Reden der Stadt Siena Schande brächten. Die beiden Söhne sagten nichts, schüttelten den Kopf und gingen ins Haus. Der rasende Vater aber, der auf die Worte des Ehrenmannes noch giftiger geworden war, fällte unter schimpflichen Flüchen seinen Spiefs und schwur, dafs er mich gewifs ermorden wolle.«

»Als ich diese bestialische Resolution bemerkte, liefs ich ihn die Mündung meines Gewehrs in etwas sehen, um ihn einigermafsen zurückzuhalten; er fiel mir aber nur desto rasender auf den Leib. Nun hatte ich die Büchse noch nicht gerade auf ihn gerichtet, wie ich doch zur Verwahrung und Vertheidigung meiner Person hätte thun können, sondern die Mündung war noch in der Höhe, als das Gewehr von selbst losging; die Kugel traf den Bogen des Thors, schlug zurück und traf den Mann gerade in den Hals, so dafs er todt zur Erde fiel.« Nun laufen die Söhne herbei und fallen über Benvenuto's junge Leute her; es entsteht ein allgemeines Getümmel, in dem rechts und links Hiebe und Stöfse fallen; Benvenuto und seine Leute geben ihren Pferden die Sporen und reiten im Galopp davon. Am Schlimmsten ging es, abgesehen von dem erschossenen Postmeister, einem Mailänder, der sich unberufen in den Handel gemischt hatte, und dem mit einem Partisanenstofse der von Natur schon sehr grofse Mund um mehr als drei Finger Breite erweitert worden war; ein Zwischenfall, der den ausgelassenen Künstlern viel Stoff zu Neckereien gewährte. Uebrigens hatte das Ereignifs für Benvenuto keine weiteren Folgen; die Kriminaljustiz war schwach bestellt und pflegte sich nicht ohne Noth zu regen, und der Privatrache, jener an den Italienern so hochgehaltenen *vendetta*, beugten die Reise und der anschliefsende mehrjährige Aufenthalt Cellini's in Frankreich vor.

Halten wir uns an das Verkehrsbild, das uns aus seinem Bericht entgegentritt, so finden wir zu unserer Ueberraschung bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Italien geordnete Posteinrichtungen für den Personenverkehr. Es ist die Rede von Poststationen *(poste)*, Postpferden, die im Italienischen mit einer jedes postalische Gemüth erfreuenden Korrektheit des Ausdruckes *cavalli di ritorno* genannt werden, von Postreisenden oder *passegieri*, Postillonen oder *garzoni delle poste*, von postmäfsigem Reiten, das Goethe verhängnifsvoll für gleichbedeutend nimmt mit zu Schanden reiten, während es im Italienischen heifst *correre il cavallo*, wörtlich das Pferd laufen, d. h. übermäfsig laufen lassen. Endlich lernen wir in dem *maestro delle poste* zu Camollia ein freilich wenig anmuthendes Exemplar des Postmeistergeschlechts kennen.

Nun ist allerdings zu bedenken, dafs wir uns auf der belebtesten Strafse von ganz Italien, auf dem Hauptwege nach Rom befinden. Rom, der Sitz der päpstlichen Universalmonarchie, zog damals in kaum minder starkem Grade als heut Reisende aus allen Ländern an sich, die nicht sowohl aus Andacht oder Schaulust, sondern aus oft sehr praktisch-weltlichen Gesichtspunkten zu der Siebenhügelstadt eilten. Zahlreiche Gesandtschaften, reisende Prälaten mit ihrem grofsen Haushalt, Künstler und Gelehrte, Banquiers, Kriegsleute, endlich Abenteurer aller Art mischten sich unter die Schaaren der Pilger, welche, oft aus weitester Ferne, zu den Füfsen des Apostels wallfahrteten, und erfüllten die Strafsen mit einem Verkehr, dessen Befriedigung dauernde Einrichtungen sicherlich ebenso nothwendig machte, wie zwischen Brüssel und Wien, den beiden Residenzen des Kaisers. Viel-

leicht ist die Vermuthung nicht zu kühn, dafs der Errichter jenes ersten deutschen Postkurses das Vorbild für seine Posten seiner Heimat Italien entlehnt hat.

Im hohen Grade charakteristisch ist ferner die Beleuchtung, welche Benvenuto's Bericht auf das Verhältnifs zwischen dem Postpersonal und dem reisenden Publikum wirft. Benvenuto, der sich selbst gut beritten nennt, zieht es vor, die unterwegs angetroffenen Retourpferde des Postmeisters oder Posthalters zu benutzen, um schneller nach Siena zu kommen. Die Klage des Postmeisters über die übermäfsige Abhetzung seiner Thiere wird daher wohl nicht ganz unbegründet gewesen sein. Aus dem an sich unbedeutenden Streit entwickelt sich zufolge der Grobheit des einen und der Heftigkeit des anderen Theils ein arger Raufhandel; man überhäuft sich mit Scheltworten und Flüchen, geht sich mit Spiefsen und Arkebusen zu Leibe, und das Ergebnifs ist für sieben Kombattanten eine Verlustliste von einem Todten und zwei Verwundeten.

Vorfälle solcher Art werden sicherlich nicht selten gewesen sein. Sie machen es erklärlich, weshalb die alten Postordnungen in Deutschland wie anderwärts so grofsen Nachdruck auf die Unverletzlichkeit der Postbedienten legten, und warum jede Eigenmächtigkeit oder Gewaltthätigkeit der Reisenden mit so strengen Strafen bedroht zu werden pflegte.

---

## 29. Zwei Eidesformeln aus dem Kurfürstlich Sächsischen Postwesen vom Jahre 1755 und 1759.

Mitgetheilt von Herrn Postsecretair Berg in Kösen, R.-B. M.

Zwischen Finne und Schmücke, im lieblichen Hasselthale, eine Meile etwa westwärts von Kösen, liegt das Dorf und Rittergut Klosterhäfsler. Vor mehr als hundert Jahren führte da hindurch die Poststrafse von Leipzig nach Frankfurt a. M., ein Postkurs, wegen dessen schon im Jahre 1716 die damalige Reichspostverwaltung mit dem Kurfürsten von Sachsen im Streite lag. Noch heute nennt man diesen Theil des Hasselthales die »alte Poststrafse«. Der Besitz obigen Gutes und Dorfes war in der Familie derer von Häseler, welche auf ihrem Territorium oberste Gerichtsherren waren und sich von ihren »Unterthanen« den Lehnseid leisten liefsen. Da denselben aufserdem das in Klosterhäfsler befindliche Kurfürstlich Sächsische Postamt unterstellt war, sind die das Postwesen betreffenden Urkunden mit dem Gerichtsarchiv vereinigt worden, aus welchem ich folgende Eidesformeln für Postbedienstete entnehme.

### 1. Postillions Eyd.

Demnach des Aller Durchlauchtigsten, Grofsmächtigsten Königs in Pohlen, Herren und Fürsten Friedrich Augusts p. p. Churfürstlich Sächs. PostAmt zu Haeseler und der Königl. Preufsische Geheimde Rath, Herr August von Haeseler, bey der allergnädigst ihm anvertrauten Station mich zu seinem Post-Knechte und Felleifsenreuter angenommen. Als schwere ich zu Gott den Allmächtigen einen leiblichen Eyd, dafs ich nechst allerhöchst gedachte Sr. Königl. Maj. in Pohlen hoch vermeldtem Herrn Geheimden Rath jederzeit treu, hold und dienstgewärtig seyn, des Königl. Postwesens Nuzen und Bestes, wie auch das Land- und General-Accis-Interesse, nach allen meinen Verstand und Vermögen befördern, Schaden und Nachtheil aber, so viel an mir, warnen, abwenden und demselben vor Kommen, was mir von ihm, oder dem Herrn Postverwalter, bey der Post, oder derselben wegen, sowohl *Ordinair*, als *extraordinair* zu verstehen, als das ordentliche FellEifsen, Kasten und Packete, oder wie es sonst Nahmen haben mag; Ingleichen derer reifsenden Persohnen, *Bagage* und Sachen, anvertrauet wird, alles Fleifses in Acht nehmen und damit, sowohl in Auf- und Abpacken, als auf der Strafse

jedes mahl treulich umgehen und dafs nichts verwahrloset, oder verlohren, sondern an gehörige Orte richtig geliefert werde, soviel Mensch und möglich sorgen; Mit dem Briefporto und *Passagier*-Gelde bey denen *ordinair*-Posten, dafern mir dessen unterwegs etwas zu Händen kommen sollte, Keinen Unterschleiff machen, weniger, so ich dergleichen von anderen wahrnehmen solte, solches verschweigen, sondern alles gehörigen Orts ansagen und berechnen und alles dieses bey Vermeidung der in der geschärften und veränderten *Constitution* von anvertrautem Guthe gesetzten Straffe; zu vorfallenden *Estaffetten* und *extra*-Posten mich jederzeit bereit halten und selbige gehörigen Orts, ohne die geringste Versäumnis, getreu und willigst befördern; ohne Noth, über die bestimmte Zeit, nie mahls aufsen bleiben; die Pferde nicht überjagen, noch überladen, mit den mir, auf dieselben reichenden Futter, treulich umgehen und denen Pferden nichts entziehen, sondern selbige jederzeit gebührend und fleifsig versorgen; Auff Huffschlag, Sattel, Geschirr, Wagen und alles was dazu gehöret, gute Acht haben, dasselbe wenn nöthig, bessern oder dafs das schadhafte in der Zeit gebefsert werde, fleifsig erinnern; Und in *summa* alles, was in denen aus der Königl. Postordnung gezogenen und mir in einem gedruckten *Exemplar* zugestelleten Punkten enthalten, auch sonst einen rechtschaffenen PostKnechte und FelleifsenReuter zu thun und zu lassen wohl anstehet, jederzeit thun und verrichten will.

Alles was ich geredet und gelobet, wie mir das mit unterschiedenen Worten und Punkten vorgelesen und vorgesagt, von mir auch wohl verstanden worden ist, das will ich stets, fest, unverbrüchlich, getreulich und ohne Gefährde halten So wahr mir Gott helfe und sein heiliges Wort durch Jesum Christum unseren Erlöser, Amen.

*Actum Haeseler*, 1. *February* 1755.

*Acto* erschienen an Gerichts-Stelle folgende PostKnechte:

Christoph Stellenberger *ordinair* Postillion,
Caspar Scharff,
Christian Becker,
Christoph Türker und
Carl Wilhelm Becker, Felleifsreuter

und wurden dieselben in Gegenwart des Herrn Verwalter Bussens mit den vorstehenden Eyde beleget welchen dieselben *previ de vitando perjurio habita admonitione solenn. consuet. hor. meridian.* würklich *prestiret* und abgeschworen und Handgelöbnifs darüber abgestattet haben.

So nachrichtl. anhero *registr. ut supra*
Johann Sigismund Becker
*Justit. jur.*

2. Brieff Träger Eyd.

Ich Johann Gottfried Kretzschmar, schwere hiermit zu Gott den Allmächtigen im Himmel, mit Herz und Mund diesen wahren schweren und leiblichen Eyd, dafs nachdem ich von den Herren Geheimden Rath Herrn August von Haeseler, bei allhiesiger Post *Expedition*, zum Briefftträger angenommen worden, ich hochgedachtem Herrn Geheimden Rathe, treu, hold, gewärtig und gehorsam seyn, denen mir vorgesetzten allen gebührenden Respect bezeigen, ihre Befehle hurtig und ohnweigerlich ausrichten, Posttäglich zu rechter Zeit und ordentlich an diejenigen Orte, imgleichen wann *prefsante* Brieffe einlauffen, wo ich hingeschickt werde, gehen, dasjenige, so mir vom Herrn Postverwalter an Brieffen, Packeten, Geldern und Geldeswerth, fortzubringen, gegeben wird, richtig und zu rechter Zeit überbringen, die mir von anderen Orten anvertrauten Brieffe, Packete, Gelder und Geldeswerth richtig und ordentlich in hiesige Post *Expedition* übergeben, die an fremde Orte überbrachten Gelder und Geldeswerth in ein difsfalls zu haltendes Buch, von den Empfänger einschreiben lassen und solches Buch alle Zeit auf Verlangen dem Herrn Postverwalter vorzeigen, nichts von denen mir anvertrauten Geldern, und Geldeswerth bey Vermeidung der, in der geschärfften *Constitution* vom anvertrauten Guthe, gesetzten Straffe nichts unterschlagen, in meinen Nutzen nichts verwenden noch sonst veruntreuen, mit denen

BrieffTräger Geldern Niemand über die Gebühr beschweren, mich PostTags zu rechter Zeit bey der *Expedition* melden, dasjenige, so mir mündlich auszurichten anbefohlen wird, nicht vor der Zeit bekannt machen, mich eines Christlichen und ehrlichen Lebenswandels befleifsigen und dergestalt aufführen will, wie es einem getreuen und redlichen Brieffträger eignet und gebühret und ich solches gegen Gott und meine Vorgesetzten zu verantworten getraue. So wahr mir Gott helffe und sein heiliges Wort durch Jesum Christum, Amen.

*Actum Haeseler*, 3. *April* 1759.

*Acto* wurde der neue Brieffträger Johann Gottfried Kretzschmar verpflichtet und mit vorstehendem Eyde beleget, welchen derselbe *previ ac seria de vitando perjurio habita admonitione* und geschehener Erklärung der *Constitution* vom anvertrauten Guthe *post hor VIII antemerid. more ac solennitat. consuet.* würklich abgeschworen und Handschlag an endesunterschriebenen abgestattet hat.

Hiernächst erschien an Gerichtsstelle vorstehenden Kretzschmars Vater der Anspänner Johann Christoph Kretzschmar und *cavirete* mit seinen bereitesten Vermögen, vor diesen seinen Sohn, im Fall durch dessen Fahrlässigkeit, an Geldern und Geldeswerth, etwas verlohren gehen und derselbe difsfalls zur Verantwortung gezogen werden sollte.

Anhero *registr. ut. supra.*

Joh. Sigismund Becker
*Justit. juris.*

---

## 30. Reisen eines deutschen Edelmanns im siebzehnten Jahrhundert.

Wenngleich Vergnügungsreisen erst durch Eisenbahn und Dampfschiff zu einer Gewohnheit, ja zum Bedürfnifs vieler Tausender geworden sind, so hat es doch zu allen Zeiten Menschen gegeben, die nicht blos durch Nothwendigkeit oder zu Erwerbszwecken, sondern durch den Drang in der Brust in die Ferne getrieben worden sind. Und zu allen Zeiten ist man der Ansicht gewesen, dafs das Reisen vermöge der Mannigfaltigkeit der Lagen, die es mit sich bringt, sowie durch die Fülle an Eindrücken und Erfahrungen, welche es bietet, eines der kräftigsten und wirksamsten Bildungsmittel für wohl angelegte Naturen ist. Diese Erkenntnifs hat, wie unsere Leser wissen, schon frühzeitig dazu geführt, das Reisen als eine Kunst aufzufassen, bei deren Erlernung man durch mehr oder minder umständliche Hülfsmittel gefördert werden müsse.

In dem starken Bande aus dem Ende des siebzehnten Jahrhunderts, den ein freundlicher Zufall neulich in meine Hand brachte, glaubte ich zunächst einen jener Vorfahren Bädeckers zu erkennen, aus deren Werken der Herr Postdirector Loeper den Lesern des Archivs wiederholt schätzenswerthe Mittheilungen gemacht hat. Die genauere Betrachtung des in seinem ursprünglichen Einbande von gepresstem Schweinsleder und metallenen Verschlufsspangen wohlerhaltenen Buches zeigte jedoch alsbald, dafs hier ein Exemplar einer in Deutschland wohl noch selteneren Gattung von Reisewerken jener frühen Zeit vorliegt.

Georg Christoph von Neitzschitz, aus einem in Kursachsen angesessenen Adelsgeschlecht, hat in den Jahren 1630 bis 1637 ausgedehnte Reisen vollführt, auf denen er sich nicht nur wiederholt, einmal im Gefolge eines kaiserlichen Legaten, in Konstantinopel, am Sitze des damals ungemein gefürchteten Grofstürken aufgehalten, sondern auch Aegypten, sowie die heiligen Stätten am Sinai und im gelobten Lande besucht und durchforscht hat. Zu einer Zeit, wo sein Vaterland unter der Geifsel jenes fürchterlichen Krieges blutete, der uns um ein Jahrhundert zurückgebracht hat, sehen wir diesen jungen Edelmann ohne ersichtlichen Zweck, anscheinend ausschliefslich der

seinen Landsleuten noch heut zu Tage eigenthümlichen Wifsbegier folgend, sich sieben Jahre lang in Ländern und unter Völkern umher bewegen, deren Besuch damals zu den gröfsten Seltenheiten gehörte und mit den erheblichsten Beschwerden verknüpft war. Die Aufzeichnungen, welche sich der Herr von Neitzschitz gewissenhaft und sorgsam gemacht hatte, erschienen seiner Familie so werthvoll, dafs sie eine Veröffentlichung derselben in angemessenem literarischen Gewande für angezeigt erachtete. Für Letzteres zu sorgen, fiel dem Magister Christof Jäger zu, der als *Pastor primarius* zu St. Afra und der Kurfürstlich Sächsischen berühmten Landschule zu Meifsen über den dazu unerläfslichen Vorrath gelehrten Wissens verfügte. Dem Magister ist zweifelsohne wohl auch der ebenso zeitgemäfse als erbauliche Titel zuzuschreiben, unter welchem die zweite Auflage des Buches im Jahre 1674 zu Nürnberg im Verlage von Johann Hoffmann erschienen ist. Er lautet: Siebenjährige und gefährliche neuverbesserte Europae-Asiat- und Afrikanische Welt-Beschauung des weiland hochedel geborenen Herrn George Christoff von Neitzschitz uff Stöckelberg, Wöhlitz und Zörbitz, und verheifst gleich auf dem Titelblatte, dafs die im vorigen Druck nur angeregten Historien ergänzt, sowie den Raritäten und kuriosen Sachen andere beigefügt worden seien, so dafs sie »in Diskursen und allenthalben desto besser anzuführen und zu gebrauchen.«

Der gute Magister hat sich, wie jeder Blick in das Buch lehrt, die ersinnlichste Mühe gegeben, das in seine Gelahrtheit gesetzte Vertrauen glänzend zu rechtfertigen. Das Beste jedoch, was man seinen oft an den Haaren herbeigezogenen geschichtlichen und antiquarischen Exkursionen nachzusagen vermag, ist, dafs sie nicht im Stande sind, den einfachen und schlichten Reisebericht des Junkers von Neitzschitz seines ursprünglichen Interesses vollständig zu berauben.

In den nachfolgenden Auszügen ist so viel wie möglich der Magister zum Schweigen verurtheilt und dem Junker das Wort gegönnt worden, den wir im dritten Buche seiner »Welt-Beschauung« in Egyptenland treffen. Nach einer kurzen topographischen Einleitung, die sich namentlich über die derzeitigen Landesbewohner und ihre Bräuche ausläfst und die Thatsache feststellt, dafs es auch in Aegypten regnet, »sintemal ich's mit Augen selber gesehen«, vernehmen wir Folgendes über Alexandria:

»Gleich den 1. Junii *stili novi*, welcher damals ein Sonntag war, sind wir zu Alexandria ankommen, um welche herum die Gegend meistens eine schöne, wiewohl sandige Ebene ist, daher wir das Land eher nicht, als die Stadt selbst sehen können. Und als wir im Port ankommen, sind wir von zween *Polakri* oder Schiffen mit zween Stücken empfangen worden, denen wir auch wieder mit dreien geantwortet.«

»Alexandria ist eine uralte und nächst Alkair die vornehmste und berühmteste Stadt in Aegypten, noch von Alexandro M. erbaut, von dem sie auch den Namen bekommen, als denn auch noch itzo dessen königliche Burg und Schlofs daselbst, nicht weit von der Stadtmauer zu sehen ist, jedoch dermafsen zerstört, dafs nichts mehr davon übrig, als sehr stark weitläufig zerfallenes Gemäuer . . . Auch ist die Stadt an sich selbst wüst und meistentheils zerstört und voller Schutt- und Steinhaufen, welche Steine die Türken ausgraben und zu anderen Gebäuden brauchen. Ist doppelt, alt und neue Stadt, sehr grofs, und liegen beide am Mittelmeer hinan, fest wie ein halber Monden. Die alte Stadt hat doppelte Mauern, welche noch ganz und in vollem Stande sind, daher die Stadt denn sehr fest, sonderlich gegen das Meer zu, da man gar lustig unter Schwibbogen gehen kann und ist daneben mit viel hohen Thürmen gezieret, dergleichen die neue Stadt nicht hat; doch ist diese lustiger als die alte.«

Unter den Denkwürdigkeiten von Alexandria hebt unser Junker namentlich die Obelisken hervor, indem er sagt: »Auch sind zu sehen etzliche *Pyramides* oder obenaus zugespitzte Säulen ganz von Marmel unaussprechlicher Höhe und Dicke, aus einem Stück gearbeitet, worin allerhand Bil-

der von Störchen, Katzen, Hunden u. dergl. gestochen, sintemal auf solche Maafse die alten Egyptier zu schreiben und ihre Meinung an den Tag zu geben pflegten, gleichwie man heut zu Tage mit Buchstaben - Wörtern thut. Und weil sie ohne Zweifel über 2000 Jahr gestanden, sind davon theils niedergefallen, theils aber stehen noch, wiewohl unten herum um die Füfse die Erde ziemlich aufgewachsen, vielleicht also vom Winde hinangetrieben.«

Von Alexandria ritt unser Junker auf einem Maulthier nach Rosette — »eine herrliche Stadt an Gebäuden, so erbauet, hübsch und gemalet, dergleichen in der Türkei seltsam« — und von dort auf einer Mohren-*Barka* auf dem Flusse *Nilo* nach *Gran-Cair* oder, wie er es regelmäfsig nennt, Babylon. Diese Nilfahrt nach Kairo giebt dem Reisenden Gelegenheit, das Leben und Treiben auf dem mächtigen Strom zu beobachten. »Es ist der Flufs *Nilus* gröfser und viel breiter als die Donau, und können, wegen seiner Tiefe, ziemlich grofse Schiffe darauf segeln. Hat keinen geraden Lauf, sondern fleufst krumm und gebogen, welches denn eine sonderbare Gabe Gottes für dies Land ist. Denn, wenn er gerade für sich hin, wie andere Wasser, flösse, würde er das ganze Land ersäufen, wenn er ausfleufst. Er hat gar ein süfs, lieblich und gesund Wasser . . . Und weil derselbe gar so fruchtbar ist, wo er hinfleufst, so wird beständig dafür gehalten, er führe eine fette Erde aus dem Paradiefs mit sich, wiewohl es eine betrügliche Muthmafsung ist. Unterdefs ist aber doch gleichwohl dies gewifs, dafs man seinen Ursprung nicht erfahren, noch die Ursache seines jährlichen Auslaufs wissen, noch ergründen kann. Und wiewohl man oftmals Schiffe auf lange Zeit ausgerüstet und genugsam versehen, ausgeschicket und nachforschen lassen, ob denn was gründliches davon zu erfahren, so haben sie doch mehr nicht zurückgebracht, als dafs, wenn sie hinter Indien hinein kommen, sie nichts als grofse Wildnisse angetroffen, aus welchen der *Nilus* herausgeflossen kommen und grausame grofse Hitze, weiter hinein aber greuliche grofse Berge und Felsen, unter welchen das Wasser mit erschrecklichem Sausen und Prausen häufig herausgeschossen kommen, dafs von dar nicht weiter zu kommen gewesen, und sie von fernerem Nachforschen abstehen und zur richtigen Nachricht nimmer gelangen können.«

Dem Reisenden waren ferner auf seiner Nilfahrt auffallend jene einfachen, noch heute üblichen Vorkehrungen, bei denen das Wasser des Stromes mittels eines Paternosterwerks in die zur Bewässerung der Aecker und Gärten dienenden Gräben geschöpft wird. Sehr bedenklich erschien dem züchtigen Norddeutschen die Garderobe der Eingeborenen. »Durch den Flufs *Nilum* tragen die Egyptier allerhand hindurch, wie ich denn selber gesehen, dafs die Mohren grofse Bürden und Bündel von Palmenzweigen hindurch getragen. Sie ziehen ihre Hembden aus, binden sie auf die Köpfe, nehmen ihre Tracht auf den Hals und laufen also nackend damit hindurch, dergleichen auch unsere Mohren auf der *Barka* thäten. Wenn der Wind halbicht schwach war, entblöfsten sie sich vor uns Allen ohne Scham und Scheu, sprungen ins Wasser und zogen also das Schiff mit Seilen. Ist also bei diesen barbarischen Völkern so wenig Scham, als bei dem unvernünftigen Vieh.« Schlimme Dinge weifs Herr von Neitzschitz endlich dem »abscheulichen schädlichen Wurm, dem *Crocodilo*« nachzusagen, das auch mittels eines Conterfeis in allerdings höchst abschreckender Gestalt veranschaulicht wird.

In Cairo verweilte der Reisende mehrere Wochen. Er weifs kaum Worte zu finden, um die Gröfse, die Volksmenge und das bunte fremdartige Treiben der ägyptischen Hauptstadt zu schildern. Ungemein anziehend ist der Bericht, den er über seinen Besuch bei den Pyramiden oder, wie er schreibt: denen *Pyramidibus* erstattet. Wir erfahren daraus u. A. die interessante Thatsache, dafs eine Pyramidenbesteigung schon vor zweihundertundfünfzig Jahren zu den unerläfslichen

Bestandtheilen eines ägyptischen Reiseprogramms gehörte, und dafs sie sich in Formen vollzog, die von den heute üblichen wenig abweichen. Der Junker von Neitzschitz hat sich aber nicht damit begnügt, die 230 Stufen der Cheopspyramide hinaufzuklimmen und von ihrer Spitze aus sich »über alle Maafse lustig« umzusehen; er ist auch »aus grofser Begierde der gründlichen Wissenschaft« in das Innere dieser Wundersäule eingedrungen und hat uns eine genaue Beschreibung dieser Einfahrt und der im Herzen des »*Pyramidis*« befindlichen Grabkammer hinterlassen:

»In dieser Kammer steht ein grofser Sarg, in einem ganz schwarzen Stein gehauen, ist zehn gute Männerspannen lang und viere breit, und wenn man mit etwas dran schläget, so klingets als wie eine Glocke, ist aber offen und stehet auf der blatten *(sic)* Erden. Zum Fufs-Orte des Sarges gehet ein Loch in die Erde hinab, und soll König Pharao in diesem Sarge beigesetzet worden sein, nachdem er im rothen Meer ersoffen und umkommen, maafsen er ihm dann auch vorhero solch Begräbnifs mit überaus grofsen Unkosten zu ewigem Ruhm und Gedächtnifs selber soll haben erbauen lassen.«

Von Cairo ging der Reisende im Anschlufs an eine »Mohren-*Carovan*« durch die Wüste nach Suez und von dort zu den berühmten Wallfahrtsstätten am Sinai. Seinen beweglichen Schilderungen der unerhörten Hitze und des erschrecklichen Durstes, die ihn auf dieser Fahrt geplagt, ist gewifs Glauben zu schenken, wenn man bedenkt, dafs dieselbe in den Hundstagen zurückgelegt wurde. Zu seinem Erstaunen machte er hierbei die Erfahrung, die jeder Reisende noch heut zu Tage an sich wiederholen kann, dafs bei solcher Hitze Nichts so erquickend wirkt, als heifser Kaffee. Dieser Labtrunk scheint dem Junker erst in Aegypten bekannt geworden zu sein, denn er beschreibt ihn an Aussehen, Zubereitung und Geschmack als etwas ganz Neues, als er ihm in einem koptischen Nonnenkloster dargereicht wird. »Das Getränk, *Caffa* genannt, ist ganz schwarz, dicke und siedend heifs und wird auch also getrunken. Dem Geschmacke nach ist es, als wenn harte Rinden Brod darinnen gesotten oder gekocht wären, soll aber gar gesund und der Gesundheit sonderbar fürträglich zu trinken sein. Dergleichen Getränk pflegen die Türken von früh an bis in die Nacht ganz heifs und flugs vom Sode hinweg, jedoch wenig auf einmal, in grofser Menge zu trinken. Es sind auch gar sonderliche Häuser dazu erbauet, in welchen die *Caffa* gesotten oder gleichsam gebrauen wird. Da gehen sie hinein, setzen sich zusammen hin und trinken, gleichwie unsere Bier- oder Wein-Brüder in öffentlichen Schenkhäusern miteinander zu trinken pflegen.«

Ende Juli fuhr der Junker wieder auf einem Nilschiff von Cairo nach Damiette, von wo er die geschichtlich interessante Thatsache einer Taubenpostverbindung berichtet. »Ueber nichts habe ich mich mehr wundern müssen, als dafs man da zu Damiata Tauben hat, also abgerichtet, dafs sie gar in geschwinder Eil die Post nach Alkair oder Babylon bringen, wenn die Schiffe zu Damiata aus dem Meer ankommen sein. Man bindet ihnen die Briefe unter die Flügel oder an die Füfse und läfst sie damit fliegen.«

Hiermit mögen diese Auszüge aus dem Reisewerke des Herrn von Neitzschitz schliefsen. Sie haben hoffentlich hingereicht, um unsere Leser davon zu überzeugen, dafs der sächsische Junker ein ebenso wifsbegieriger als aufmerksamer Beobachter war, und dafs seine Aufzeichnungen noch heute als ein Beitrag zur Kulturgeschichte des Reisens Beachtung verdienen.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Der internationale Telegraphentarif und der englische Handelsstand. Wie englische Blätter berichten, hat der General-Postmeister Lord John Manners vor Kurzem eine Deputation der vereinigten Handelskammern von Grofsbritannien und Irland empfangen, welche beauftragt war, der Regierung für die durch den letzten internationalen Telegraphen-Kongrefs herbeigeführten Verkehrserleichterungen Namens des Handelsstandes zu danken, gleichzeitig aber auch einigen Bedenken gegen einzelne Bestimmungen des neuen Gebührentarifs Ausdruck zu geben. Der Führer der Deputation hob in seiner Ansprache als ein besonders vortheilhaftes Ergebnifs des Kongresses die Einführung des Worttarifs im internationalen Verkehr hervor und betonte, dafs die Annahme desselben für den inneren Verkehr des Landes als ein dringendes Bedürfnifs empfunden werde. Dagegen sei zu bedauern, dafs die Gebühren nach einigen Ländern, namentlich nach Deutschland und Holland, eine Steigerung erfahren hätten; es sei zu wünschen, dafs die Regierung in diesem Punkte die Wiederherstellung der früheren Verhältnisse in Erwägung ziehen möge. Allgemeiner noch als über diese Vertheuerung des Tarifs seien indefs die Klagen gegen diejenige Bestimmung des Vertrages, durch welche die Benutzung von Ortsnamen in Telegrammen in anderem als dem natürlichen Sinne, d. h. zur Bezeichnung anderer Gegenstände, für unzulässig erklärt worden ist. Auch in dieser Beziehung hoffe der Handelsstand im Hinblick auf den Nutzen, welcher demselben besonders im transatlantischen Verkehr aus dem früher beobachteten Herkommen erwachsen sei, dafs die Regierung nach Kräften auf Beseitigung der neuen, einschränkenden Bestimmungen hinwirken werde. — Lord John Manners erwiderte hierauf, dafs eine Aenderung der Beschlüsse des Kongresses, wie sie die Deputation befürworte, von England nicht einseitig ausgeführt werden könne, und dafs er bei den grofsen Schwierigkeiten, welche einer Verständigung über diese Punkte aufser der Zeit entgegenständen, nur empfehlen könne, die Wirkungen des neuen Vertrages abzuwarten und die Angelegenheit bei der nächsten Allgemeinen Telegraphen-Konferenz zur Sprache zu bringen. Was die Einführung des Worttarifes im Telegraphenbetriebe des Inlandes beträfe, so müsse er sich für jetzt auf die Versicherung beschränken, dafs er dem Gegenstand volle Beachtung zuwenden werde.

---

Kabelbeschädigung durch einen Vulkan. Die kurz vor der Eröffnung des telegraphischen Verkehrs mit Zanzibar erfolgte Beschädigung des neuverlegten, nunmehr die directe Verbindung Englands mit der Kapkolonie herstellenden unterseeischen Kabels soll nach einer in der »Zeitschrift für angewandte Elektrizitätslehre« enthaltenen Mittheilung durch einen unterseeischen Vulkan hervorgebracht worden sein, welcher etwa 10 englische Meilen von der Küste Zanzibars, bezw. dem Landungsplatze des Kabels entfernt ist. Auf der Insel wurde ein leichter Erdstofs verspürt, gleichzeitig versagte aber das Kabel, welches bis dahin in vollkommen gutem Zustande sich befunden hatte, seinen Dienst. Bei näherer Untersuchung ergab sich, dafs das Kabel beschädigt und die Lage desselben um ein paar Meilen verändert worden war. — Es dürfte dies der erste derartige, in der Geschichte der Kabeltelegraphie bis jetzt vorgekommene Fall sein.

---

Zur Nordenskjöld'schen Polarexpedition. Professor v. Nordenskjöld hat sich in einem Briefe an die Kaiserlich Russische Geographische Gesellschaft bezüglich der Schiffbarkeit des Eismeeres nördlich von Sibirien dahin ausgesprochen, dafs der Seeweg um Sibirien herum niemals für die Schifffahrt aus dem atlantischen in den stillen Ozean eine Bedeutung erlangen werde, dafs derselbe aber für Sibirien selbst von grofsem Werthe sei. Diesen Weg theilt v. Nordenskjöld in drei Theile: 1. bis zum Jenissei. Auf dieser Strecke sei eine Reise hin und zurück jedes Jahr möglich; unter günstigen Umständen würden sogar zwei Reisen ausgeführt werden können. Die hydrographische Beschreibung der Malygin-Strafse erscheine nothwendig; wenn dieselbe tief genug sei, so werde dies die Schifffahrt sehr erleichtern. Ueberhaupt dringt v. Nordenskjöld auf hydrographische Untersuchungen und Errichtung von Rettungsstationen zur Sicherheit der Schifffahrt. Die Anwohner des Jenissei besäfsen grofse Geschicklichkeit auf dem Wasser und mit ein wenig Belehrung würden sie ausgezeichnete Seeleute werden. 2. Vom Jenissei zur Lena. Auf dieser Strecke sei eine Fahrt jeden Sommer möglich. Eine Beschreibung des Archipels zwischen Port Dickson und Kap Taymyr, ebenso Lothungen auf den Bänken nördlich von der Lena seien für Sicherung der Schifffahrt unumgänglich. Treibholz fände sich überall und für gute Kohlen sei an der Lena gesorgt, was die Dampfschifffahrt erleichtern werde. 3. Von der Lena zur Behringstrafse. Diese Strecke sei weniger günstig als die beiden anderen, jedoch auch hier finde man an der Küste zu Ende des Sommers und im Herbst offenes Wasser. Zum Transport von billigen und schweren Artikeln vom stillen Ozean an die Lena werde diese Strecke doch vortheilhaft zu benutzen sein. (Peterm. Mitth.)

---

Die Entdeckung der Quellen des Niger ist durch den Schweizer Zweifel und den Franzosen Moustier zu Anfang Oktober 1879 erfolgt und mufs als ein Ereignifs von Bedeutung in der Entdeckungsgeschichte Afrikas begrüfst werden. Diesen oft erstrebten Quellen war bis jetzt Major Gordon Laing 1822 am nächsten gekommen, er hatte den Berg Loma, an dessen Fufs sie sich nach Aussage der Eingeborenen befinden sollten, wenigstens aus der Ferne gesehen. Im vorigen Jahre nun beauftragte der Marseiller Kaufmann Verminck seine beiden oben genannten Agenten, von denen Zweifel in Rotombo bei Sierra Leone, Moustier in Boké am Rio Nuñez stationirt war, und die Beide mit Klima, Sitte und Sprache seit lange vertraut sind, die Quellen aufzusuchen. Am 11. Juli von Port Loko am nördlichen Arm des Sierra Leoneflusses ausgehend, erreichten sie am 25. August Bumba, die Hauptstadt des Limbah-Landes. In Folaba fanden sie Leute vom Berge Loma, denen sie sich anschliefsen konnten. So gelangten sie an Ort und Stelle, indem sie am Rokelle-Flufs hinauf und über das Kong-Gebirge gingen. Die von ihnen besuchten drei Quellen beim Dorf Kulako an der Grenze von Kuranko, Kissi und Kono bilden den Tembi, welcher der Hauptquellflufs des Niger sein soll.

(Peterm. Mitth.)

---

Das Römerlager zu Deutz. In Deutz ist, wie wir dem Wochenblatt für Architekten und Ingenieure entnehmen, bei dem Neubau der Königlichen Artilleriewerkstätte eine archäologisch-wichtige Entdeckung gemacht worden. Es fanden sich nämlich bei dem Ausheben der Fundamentgräben Reste eines römischen Thurmes, dessen nähere Untersuchung ergab, dafs er einen inneren Durchmesser von 5 m besitzt und bis auf 4,25 m über der Sohle des antiken Terrains erhalten ist. Letztere liegt 4,36 m über dem mittleren Wasserstande des Rheins. Die Mauern besitzen die aufserordentliche Stärke von 4,37 bis 4,77 m. Bei der demnächst vorgenommenen weiteren Aufgrabung fand man die dem Thurme zu beiden Seiten angrenzende Mauer

auf durchschnittlich 2 m Höhe erhalten und leicht geböscht, so dafs die Stärke an der Basis 3,70 m, in Höhe des erhaltenen Theiles 3,50 m beträgt. Dabei stiefs man auf einen Ziegelstempel der VIII. Legion, die ursprünglich in Pannonien stand, unter den flavischen Kaisern aber an den Rhein verlegt wurde und dort theils in Mainz, theils in Xanten garnisonirte. Bei weiteren Nachforschungen entdeckte man im Norden und Osten die vollständigen Mauerzüge des römischen Castrum mit ihren Thürmen und vermag daraus, eine analoge Anlage im Süden und Westen vorausgesetzt, das angezweifelte „*castrum digitense*“ der alten Chronikschreiber als eine annähernd quadratische Festung von 140 bezw. 138 m Seite zu bestimmen. An den Ecken liegt nicht, wie sonst üblich, ein deckender Thurm, sondern es sind daselbst je drei volle Rundthürme zu einer Gruppe vereinigt. Im Ganzen sind bis jetzt sieben solcher Thürme freigelegt. Ferner wurde in dem einen der Mauerzüge eine von zwei halbrunden Thürmen flankirte Thoranlage, ihrer Gröfse nach wohl die *Porta Praetoria*, aufgedeckt und ein zweiter Ziegelstempel, der XXII. Legion angehörig, gefunden. Während festgestelltermafsen die VIII. Legion nicht vor der Zeit der Flavier an den Rhein versetzt wird, steht die XXII. Legion daselbst bereits in der Regierungszeit des Claudius, dem Cöln seine Entstehung verdankt. Welcher Zeit die Anlage dieses Bauwerkes zuzuschreiben sein wird, darüber können nur neue, entscheidendere Funde Licht geben. Die Technik des Mauerwerks ist eine durchaus gute; die Ausführung zeigt je drei Tuffsteinquadratschichten abwechselnd mit einer Ziegelschicht. Für die Gesammtanlage, die seltsame Verbindung von Mauerzügen mit Thurmgruppen, dürfte sich bis jetzt nur ein einziges Analogon finden, das römische Kastell von Damziegrad in Serbien.

---

Das Observatorium auf dem Aetna. Nach einer dem »Ausland« entnommenen Mittheilung ist der Bau des in No. 24 des Archivs für 1879 erwähnten zweithöchsten Observatoriums der Welt auf dem Aetna im letzten Herbst fast zu Ende geführt worden. Die Vollendung der beweglichen Eisenkuppel und das Feststellen des grofsen Fernrohrs hat jedoch, da die seitdem gefallenen Schneemassen die Ausführung dieser Arbeiten verhindert haben, bis zum Sommer verschoben werden müssen. Die Gesammtkosten des Observatoriums mit Einschlufs eines für zwanzig Personen berechneten Zufluchtsgebäudes sollen 50000 Mark betragen.

---

Erweiterung des unterseeischen Welttelegraphennetzes. Das unterseeische Welttelegraphennetz hat im Laufe des verflossenen Jahres wiederum eine bedeutende Erweiterung erfahren. Die neu hinzugetretenen hauptsächlichsten Kabellinien sind folgende:

| | | |
|---|---|---|
| Kap der guten Hoffnung — Aden, mit einer Länge von . . | 3 850 | Seemeilen, |
| Penang — Port Darwin, - - - - . . . | 2 500 | - |
| (2. Kabel) Brest — Kap Cod, - - - - . . . | 3 500 | - |
| Marseille — Algier, - - - - . . . | 500 | - |
| (2. Kabel) Hoyer — Arendal, - - - - . . . | 250 | - |
| Neuseel. Küstenkabel, - - - - . . . | 120 | - |
| Russisch. Kaspiseekabel, - - - - . . . | 150 | - |
| Zusammen . . | 10 870 | Seemeilen. |

Nach einer von M. James Anderson aufgestellten Berechnung stellen sich die Kabelverlegungskosten im Durchschnitt auf 6 250 Franken pro Seemeile. Die Richtigkeit dieser Berechnung vorausgesetzt, würde sonach im Laufe des vergangenen Jahres für telegraphische Zwecke ein Kapital von nicht weniger als rund 68000000 Franken = 54 400 000 Mark in das Weltmeer versenkt worden sein.

---

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Mars 1880.

Die Organisation der französischen Postverwaltung. — Mittheilungen über das Postwesen der Vereinigten Staaten von Columbien. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 10. Berlin, 5. März 1880.

Allerhöchster Erlafs, betreffend die anderweite Bezeichnung der obersten Reichsbehörde für die dem Ressort des General-Postmeisters zugewiesenen Verwaltungszweige. — Der neue Etat der preufsischen Eisenbahnverwaltung und die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse der Reichspost- und Telegraphen-Beamten und Unterbeamten. — Die Versorgung der Hinterbliebenen der Reichsbeamten. — Die Durchbohrung des St. Gotthard. — Personalien. — Betriebswesen (Bescheinigung der Quittungen). — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 5. Februar 1880.

Ein Negerexodus. Amerikanische Skizze von Julius H. Stackemann. — Die Diamantfelder in Südafrika. — Die Jamunder. Von Th. Noack (Schlufs). — Die Bermudainseln. Von Gustav Lening (Fortsetzung). — Der Basalt. Von Ingen. E. Hammer. IV. — Das Hochland Pamir und der Lauf des Oxos. Von G. A. v. Klöden. — Amsterdam und der Nordseekanal. — Miszellen.

4) **Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich etc.** Leipzig. 1. Heft. 1880.

Untersuchungen über Quellen und Umfang des allgemeinen Wohlstandes in Deutschland. I. Theil. Von Ph. Geyer. — Ueber den gegenwärtigen Stand der Wucherfrage. Von K. Th. Eheberg. — Die Arbeiterstatistik in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Von A. von Studnitz. — Die öffentlichen Leihhäuser, sowie das Pfandleih- und Rückkaufsgeschäft überhaupt. Von G. Schmoller. — Literatur.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal télégraphique.** IV. Vol. No. 26.

La télégraphie duplex et quadruplex en Angleterre. — Le système de Morse jugé d'après l'inégalité des éléments qui entrent dans la formation de son alphabet. — Quelques observations sur les inexactitudes qui se produisent dans la transmission des dépêches internationales. — Les télégraphes de l'Empire allemand de 1876 à 1879. — Réplique à M. Ferdinand Kovacevic. — Simple méthode de M. Louis Schwendler pour utiliser à la transmission télégraphique une fraction insignifiante du grand courant produit par une machine dynamo-électrique.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 170.

On some of the effects produced by an induction coil with a De Méritens magneto-electric machine. — Stewart's electric lamp. — Rapieff's reflecting galvanometer.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 15.

Obstacles to the success of Edison's system of electric lighting. — Australasian telegraphy. — The essential nature of electricity. — Note on electrolytic experiments. — A new Gramme machine. — Contributions to a physical theory of electricity.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 7.** BERLIN, APRIL. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 31. Zum 1. April 1880.

Wie unseren Lesern bekannt ist, hat sich am 1. April d. J. in der Organisation der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine hochbedeutsame Aenderung vollzogen. In Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar 1880 ist von dem genannten Tage ab an die Stelle der bisherigen obersten Reichs-Post- und Telegraphenbehörde, welche sich aus zwei Abtheilungen, dem General-Postamt und dem General-Telegraphenamt zusammensetzte, das Reichs-Postamt getreten, das eine dritte Abtheilung erhalten hat. An der Spitze des Reichs-Postamts steht der Staatssecretair; die bisherigen Amtsbezeichnungen General-Postmeister, General-Postamt und General-Telegraphenamt sind in Wegfall gekommen. Diese Neugestaltung bildet einen so erheblichen Fortschritt in der Entwickelung des Reichs-Post- und Telegrapheninstituts, dafs der 1. April als ein hervorragender Markstein in der Geschichte des deutschen Verkehrswesens angesehen werden mufs. Für seine Bedeutsamkeit liegt ein äufseres Merkmal schon in dem Umstande, dafs an dem gedachten Tage die altgewohnten Bezeichnungen für den Chef und die obersten Behörden der Verwaltung verschwinden, von denen das General-Postamt eine fast zweihundertjährige ununterbrochene Amtsdauer zurückgelegt hat. Der 1. April bezeichnet also zugleich einen gewissen Abschlufs in der Organisation der Centralbehörde; damit ist auch die Anregung gegeben, dafs wir an einem so wichtigen Gedenktage einen Rückblick auf die Wandlungen thun, welche die Centralbehörde im Laufe der Zeit erfahren hat. Naturgemäfs haben sich diese Betrachtungen nur auf die altpreufsischen bezüglichen Einrichtungen zu beschränken, da aus ihnen das jetzige Reichs-Postamt emporgewachsen ist.

Die Entstehung der Benennung »General-Postamt« ist auf das Jahr 1700 zurückzuführen. In dem Investitur-Patent vom 15. Juni 1700, durch welches Kurfürst Friedrich III. den Grafen von Wartenberg mit der Würde eines General-Erb-Postmeisters für die gesammten Kur-Brandenburgisch-Preufsischen Lande belehnte, kommt zum ersten Male der Name »Erb-General-Postamt« vor, aus welchem sich, nachdem die Erblichkeit dieses Amtes in Wegfall gekommen war, die Bezeichnung General-Postamt bildete. Freilich war mit Einführung dieser Amtsbezeichnung das General-Postamt als förmliche oberste Post-Verwaltungsbehörde noch nicht eingerichtet. Doch befand sich die Leitung des Postwesens wenigstens in einer Hand, da dem Grafen von Wartenberg die gesammte Direction des Postwesens und des Fuhrwerks in dem ganzen Staate übertragen wurde. In diesem Verhältnifs trat auch keine Aenderung ein, als der Kurfürst die Königswürde annahm, wenn auch unter seiner späteren Regierung die Leiter des Postwesens vielfach wechselten. Der letzte von ihm ernannte Postverwaltungs-Chef war der Geheime Staatsrath, General-Postmeister von Kameke, welcher später nach dem Regierungsantritt König Friedrich Wilhelms I. zugleich seine Ernennung zum Chef des Finanzressorts erhielt. Hierdurch kam zwar das General-Postamt unter die obere Leitung des Finanz-Departements, wurde aber mit dem letzteren nicht förmlich verschmolzen, sondern gewann vielmehr gerade in diesem Zeitraum zuerst den Charakter einer eigenen oberen Postverwaltungsbehörde. Eine weitere Befestigung dieser Stellung erhielt das General-Postamt unter der Regierung Friedrichs des Grofsen, indem dasselbe zu einem eigenen Kollegium erhoben wurde, welches seine besonderen Sitzungen unter dem Vorsitze des General-Postmeisters hielt, der zugleich Geheimer Staatsminister und Chef des neu eingerichteten Fabriken-, Handels- und Salz-Departements war. In volle Wirksamkeit trat das General-Postamt jedoch erst durch die im Jahre 1782 auf Vorschlag des Staatsministers und General-Postmeisters von Werder von Friedrich dem Grofsen genehmigte Ernennung des Geheimen Kammergerichts- und Postraths von Goldbeck zum Director des General-Postamts als Stellvertreter des General-Postmeisters. Die durch den König herbeigeführte verhafste französische Regie, unter welcher auch die Postverwaltung einen General-Post-Intendanten, einen Sur-Intendanten und einen Regisseur, sowie drei General-Inspectoren zugetheilt erhielt, beraubte das General-Postamt nicht seiner bisherigen Verfassung. Ebenso vermochte die in Folge des unglücklichen Jahres 1806 über Preufsen hereingebrochene französische Herrschaft nicht die Grundlagen der obersten Post-Verwaltungsbehörde zu erschüttern.

Die Postverwaltung wurde in der Folge durch die Allerhöchste Verordnung über die veränderte Verfassung der obersten Staatsbehörden vom 16. Dezember 1808 der ersten Section des Ministeriums des Innern zugeordnet und gemäfs der vervollkommneten Verordnung über die Organisation der obersten Staatsbehörde vom 27. Oktober 1810 als besondere unter dem General-Postmeister stehende Abtheilung bei diesem Ministerium belassen. Dem General-Postamt verblieb dabei die selbstständige Leitung des technischen Theils des Postwesens.

Eine Aenderung dieses Verhältnisses führte die Allerhöchste Kabinetsordre, d. d. Paris, 3. Juni 1814 herbei, indem dieselbe die Postverwaltung ganz von dem gedachten Ministerium trennte und dem General-Postmeister allein unterordnete, so dafs der letztere nur noch unter der Oberleitung des Staatskanzlers stand. Da nach dem Tode des Staatskanzlers Fürsten Hardenberg eine Besetzung der Staatskanzlerstelle nicht wieder stattfand, so gelangte die Postverwaltung unter dem Geheimen Staatsminister, General-Postmeiser von Nagler, welcher durch die Allerhöchste Kabinetsordre vom 4. April 1823 zum General-Postmeister und Chef des gesammten Postwesens ernannt worden war, zur vollen Selbstständigkeit. Diese Stellung änderte sich erst beim Ein-

tritt der neuen Staatsverfassung, indem die Postverwaltung durch Allerhöchsten Erlafs vom 17. April 1848 bald nach dem Tode des General-Postmeisters von Nagler unter Leitung des General-Postdirectors Schmückert dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zugewiesen, und die General-Postmeisterstelle vom 1. Oktober 1849 ab eingezogen wurde. Das Postdepartement bildete von nun an die erste Abtheilung des Handelsministeriums.

In diese Zeit fällt die Begründung des preufsischen Telegraphenwesens als Staats-Verkehrsanstalt und die Unterstellung desselben unter den General-Postdirector. In Preufsen bestand bereits seit dem Jahre 1832 eine optische Telegraphenlinie von Berlin über Magdeburg, Paderborn, Cöln und Coblenz bis Trier, welche vom Kriegsministerium ressortirte und zur Mittheilung politischer und militairischer Nachrichten diente. Dieselbe wurde von einem dem Chef des Generalstabes der Armee unterstellten Director verwaltet. Nachdem Ende der vierziger Jahre auch in Preufsen die Anlage elektrischer Telegraphenlinien ins Werk gesetzt war, wurde Seitens des Kriegsministers, im Hinblick auf die erweiterte und veränderte Aufgabe der Staatstelegraphie, die Trennung derselben von seinem Ressort in Anregung gebracht. Bereits im Jahre 1849 wurde der damalige Director der optischen Telegraphie (Oberst du Vignau) zum Vorsitzenden der »Kommission für die Verwaltung der Staatstelegraphen« ernannt, welch letztere durch Allerhöchsten Erlafs vom 23. März 1849 als »Königliche Telegraphendirection« die Befugnisse einer öffentlichen Behörde verliehen erhielt. Die Amtsthätigkeit und die näheren Befugnisse der Telegraphendirection, sowie die Stellung derselben unter das General-Postamt wurden vom Jahre 1850 ab fester geregelt.

Mit der Begründung des Norddeutschen Bundes beginnt für die Geschichte des Post- und Telegraphenwesens eine neue Epoche. Der preufsischen Postverwaltung gelang es, die Beseitigung der Thurn und Taxis'schen Post durch den mit dem Fürsten von Taxis abgeschlossenen Vertrag vom 28. Januar 1867 herbeizuführen und dem Postwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes eine einheitliche Gestalt zu verleihen. Durch Art. 4 No. 10 der Bundesverfassung, deren Abschnitt VIII bestimmte, dafs das Postwesen und das Telegraphenwesen für das gesammte Bundesgebiet als einheitliche Staats-Verkehrsanstalten einzurichten und zu verwalten seien, wurde dem Bunde die Gesetzgebung und die Beaufsichtigung über das Post- und Telegraphenwesen beigelegt. Zuständig war für diese einheitliche Verwaltung das Bundeskanzler-Amt, dessen erste Abtheilung das »General-Postamt des Norddeutschen Bundes«, und dessen zweite Abtheilung die »General-Direction der Telegraphen des Norddeutschen Bundes« bildete. Bei der Erweiterung des Norddeutschen Bundes zum Deutschen Reiche ging das General-Postamt als erste und die General-Direction der Telegraphen als zweite Abtheilung in das Reichskanzler-Amt über.

Zu Anfang des Jahres 1876, mit der Wiedervereinigung der Post und Telegraphie zu einer gemeinsamen Verwaltung, erlangte die Postverwaltung ihre frühere Selbstständigkeit wieder, indem durch die Allerhöchste Verordnung vom 22. Dezember 1875 die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens vom Ressort des Reichskanzler-Amts getrennt, und die Leitung derselben dem bisherigen Chef der Postverwaltung übertragen wurde, welcher wieder die alte Bezeichnung »General-Postmeister« erhielt.

Die Verschmelzung der Post mit der Telegraphie zu einer einheitlichen Staatsanstalt stellte sich jetzt als eine der Hauptaufgaben für die Verwaltung dar. Mit Ablauf des Jahres 1879 konnte diese Aufgabe als gelöst angesehen werden; es erschien deshalb wünschenswerth, der stattgehabten Verschmelzung durch eine gemeinsame Bezeichnung auch nach aufsen hin Ausdruck zu geben. Bei der Wahl derselben war andererseits auf die bereits bestehenden Bezeichnungen der obersten Reichs-

ämter Rücksicht zu nehmen, um auch nach dieser Richtung die bestehende Uebereinstimmung zu kennzeichnen. So wurde denn die knappe und treffende Bezeichnung »Reichs-Postamt« gewählt, welche die Stelle des bisher als Nothbehelf angewendeten unbequemen Ausdrucks »Oberste Post- und Telegraphenbehörde« in glücklicher Weise ersetzt. Die neue Benennung Reichs-Postamt bringt nicht allein die Vereinigung der Post und Telegraphie zur äufseren Erscheinung, sie ist auch gleichsam symbolisch dafür, dafs die aus altpreufsischen Einrichtungen hervorgegangenen Behörden »General-Postamt« und »General-Telegraphenamt« ihre Thätigkeit den erweiterten Zwecken des Deutschen Reichs dienstbar gemacht haben. So stellt die Einrichtung des Reichs-Postamts einen neuen Fortschritt dar in der einheitlichen Regelung der gemeinsamen Angelegenheiten unseres Vaterlandes und erlangt dadurch eine über die Grenzen einer einfachen Verwaltungsorganisation hinausgehende Bedeutung. Liegt hierin ein Grund für jeden Angehörigen der Verwaltung, die Aenderung mit lebhafter Genugthuung zu empfinden, so bietet dazu auch der Umstand Veranlassung, dafs das Reichs-Postamt durch Schaffung einer dritten Abtheilung verstärkt worden ist. Ihre Einrichtung war in der Natur der der früheren obersten Post- und Telegraphenbehörde obliegenden Geschäfte begründet; dem kundigen Auge war schon längst nicht entgangen, dafs diese Geschäfte sich nach drei Gruppen sonderten, und zwar in postalische Einrichtungen, in telegraphische Einrichtungen und in gemeinsame organische Mafsregeln. Diese Wahrnehmung legte den Gedanken nahe, zur Förderung der einheitlichen Bearbeitung der bezeichneten Materien, sowie zur Beschleunigung der Geschäfte drei Abtheilungen unter besonderen Directoren in Wirksamkeit zu setzen und damit die als nothwendig erkannte Verstärkung der oberen leitenden Kräfte herbeizuführen. Nachdem die erforderliche Genehmigung der gesetzgebenden Faktoren hierzu erlangt war, ist das Reichs-Postamt mit seinen drei Abtheilungen am 1. April ins Leben getreten.

Wie durch diese Erweiterung der Umfang der obersten Post- und Telegraphenbehörde gewachsen ist, so giebt sie auch in ihrer äufseren Bezeichnung jetzt Zeugnifs für die Gleichstellung mit den übrigen höchsten Reichsämtern.

Wir können daher die neue Organisation nur freudig begrüfsen und dürfen uns der Ueberzeugung hingeben, dafs dieses Gefühl der Freude und Befriedigung bei den Post- und Telegraphenbeamten des Reichs einen lebhaften Wiederhall finden wird. Denn der schöne Erfolg ist der treuen Pflichterfüllung und der thatkräftigen Unterstützung der Beamten mit zu verdanken und darin, dafs dieses hohe Ziel erreicht worden ist, darf jeder Beamte mit Stolz den Lohn für seine Anstrengungen erblicken. Möge unter der Leitung seines Chefs das Reichs-Postamt, getragen von der hingebungsvollen Thätigkeit der Beamten, zum Wohle des gemeinsamen Vaterlandes seine Wirksamkeit in gleich gedeihlicher Weise entfalten, wie das bisherige General-Postamt und General-Telegraphenamt.

---

## 32. Das Ober-Postdirections-Gebäude in Danzig.

Zu den bemerkenswerthen Bauten, welche während der letzten Jahre im Interesse des Reichs-Post- und Telegraphendienstes zur Ausführung gelangt sind, gehört ein Gebäude, durch welches die alte an geschichtlichen Erinnerungen und Kunstdenkmälern so überaus reiche Hansestadt Danzig neuerdings bereichert worden ist, und welches sich den dort befindlichen älteren monumentalen Bauwerken würdig anreiht. Wie die an dem neuen Gebäude mit Goldbuchstaben angebrachte Inschrift »Kaiserliche Ober-Postdirection« anzeigt, hat dasselbe den Zweck, der Verwaltungsbehörde für das Post- und

Telegraphenwesen im Bezirk Danzig die nöthigen Amtsräume zu gewähren.

Bis zur Fertigstellung dieses Gebäudes war die Kaiserliche Ober-Post-direction in Danzig nebst der Ober-Postkasse in einem gleichzeitig von der Ortspostanstalt benutzten Gebäude untergebracht, dessen Gröfse bei der stetigen bedeutenden Geschäftszunahme schon seit Jahren für den Bedarf nicht mehr ausreichte. Insbesondere hatten die Räume des Postamts einen so geringen Umfang, dafs darunter die Interessen des Publikums, wie die sichere Handhabung des Dienstes und der Gesundheitszustand der Beamten leiden mufsten. Da die geringe Gröfse des Grundstücks einen Erweiterungsbau in dem Umfange, wie er zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses erforderlich gewesen wäre, nicht gestattete, so blieb nur der Ausweg übrig, die gesammten vorhandenen Diensträume dem Postamte für die eigentlichen Postbetriebszwecke zu überweisen, dagegen die Ober-Postdirection und die Ober-Postkasse aus dem Gebäude zu verlegen. Zu diesem Zwecke kaufte die Verwaltung, deren Bemühungen, das Grundstück durch Ankauf angrenzender Flächen zu vergröfsern, erfolglos geblieben waren, einen 1 160 qm grofsen, am Buttermarkt zwischen der Sackgasse und der Lastadie belegenen Bauplatz von dem Herrn Kommerzienrath Bischoff in Danzig für den Preis von 30 750 Mark an.

Nachdem der allgemeine Plan zur Bebauung des Grundstücks auf Grund stattgehabter Berathungen zwischen dem Generalpostamt und dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten aufgestellt war, ist nach Mafsgabe desselben durch verschiedene Architekten ein ausführlicher Bauentwurf ausgearbeitet worden, welcher, abgesehen von der Fassadenbehandlung, im Allgemeinen die Zustimmung des genannten Ministeriums gefunden hat. Der in Folge der Revisionsbemerkungen des letzteren aufgestellte neue Spezial-Fassadenentwurf ist bei der inzwischen eingerichteten eigenen Reichsbauverwaltung geprüft und mit einigen Aenderungen genehmigt worden.

Die Leitung des Baues, welcher in der Zeit vom 1. April 1875 bis zum 25. März 1878, also in etwa drei Jahren ausgeführt ist, hat der Bauinspector Nath und später der Bauinspector Baedeker wahrgenommen.

Die Baukosten belaufen sich auf nahezu 500 000 Mark, ein Betrag, welcher mit Rücksicht auf die Gröfse des Bauwerks, sowie auf die durch die Bodenbeschaffenheit bedingte künstliche Fundirung des Gebäudes mäfsig erscheint.

Das aus einem Vorderhause und zwei Seitenflügeln bestehende Gebäude bedeckt einen Flächenraum von etwa 800 qm, also über zwei Dritttheile des Grundstücks, welches auferdem einen vom Gebäude theilweise eingeschlossenen 160 qm grofsen Hof und einen Garten mit einem Flächeninhalte von 200 qm umfafst. Die vordere Frontlänge des Gebäudes beträgt 44 m, die Länge des linken Seitenflügels 9,7 m und die des rechten Flügels 9,2 m.

Für die Architektur des Gebäudes ist den alten Traditionen der berühmten Stadt gemäfs der gothische Profanstyl des 14. Jahrhunderts gewählt worden. Das Material der Fassade besteht aus Verblendsteinen mit Anwendung von Terrakotten für die Architekturformen, die übrigen Gebäudetheile sind aus Backstein hergestellt.

In Folge der Lage des Grundstücks an einem freien Platz und zwei Strafsen ist eine bedeutende Fassadenentwickelung möglich gewesen. Die Hauptfront nach dem Buttermarkt besteht aus einem dreiaxig gegliederten, mit Spitzgiebel bekrönten Mittelbau, an den sich auf beiden Seiten je fünf Axen anreihen. Durch eine mit Spitzgiebel verzierte abgestumpfte Ecke steht die Hauptfront mit der sechsaxig gestalteten Front nach der Sackgasse in Verbindung, welche sich dem System der ersteren völlig anschliefst. Von der Lastadie aus gesehen zeigt das Bauwerk einen der Tiefe des Vorderhauses entsprechenden, fünfaxigen Giebel, welcher durch einen schmalen einaxigen Zwischenbau von dem ebendaselbst befindlichen Giebelbau über der Durchfahrt nach dem Hofe getrennt ist.

Das Gebäude umfafst in allen Theilen drei Geschosse ausschliefslich des Keller- und Dachgeschosses. Ueber einem niedrigen Keller mit flachbogigen, zweiflügeligen Fenstern erhebt sich das Erdgeschofs, dessen dreitheilige, flachbogige Fenster einfache Formsteinprofile zeigen, und welches durch ein unter den Fenstern des ersten Stockwerks befindliches, mit Maafswerk verziertes Gurtgesims bekrönt wird. Die über dem Erdgeschofs befindlichen beiden Stockwerke werden durch lisenenartige, auf Konsolen ruhende und mit Säulen verzierte Vorlagen vertikal gegliedert. Die Fenster des ersten Stockwerks sind gleich denen des Erdgeschosses mit einfachen Formsteinprofilen gebildet, jedoch spitzbogig gewölbt und mit zweitheiliger Einsatzarchitektur von gothischem Maafswerk nebst Vierpafsrosette im Spitzbogen versehen. Die Fenster des zweiten Stockwerks dagegen sind flachbogig gewölbt und im Flachbogen mit Vierpafsrosette verziert.

Die Fronten, ausschliefslich der Giebel, werden von dem auf spitzbogigem Friese ruhenden Hauptgesimse abgeschlossen, welches auf den Giebelseiten als Gurtgesims sich fortsetzt. Ueber das Hauptgesims hinaus ragen die Fialen, die sich auf den von Kragsteinen getragenen Lisenen aufbauen. Die Helme der Fialen sind mit Krabben und Schlufsblume verziert.

Der mittlere Vorbau, sowie die Enden der Hauptfassade sind an den Ecken durch Säulenvorlagen ausgezeichnet, welche die vom ersten Stockwerk aufragenden Eckfialen tragen, und welche für die Eckfialen an die Stelle der oben erwähnten Kragsteine treten, über denen die mittleren Fialen sich erheben. Die Architektur der Giebelbauten, welche durch die Vertikaltheilung rythmisch gegliedert sind, zeigt entsprechenden Maafswerkschmuck und erhält ihren Abschlufs durch eine doppelt gestellte Kreuzblume.

Ueber dem Gebäude erhebt sich das mit Schiefer gedeckte steile Dach. Dasselbe wird durch stylartige Dachluken belebt und ist auf seinem First mit Gitterschmuck gekrönt. Der Mittelgiebel der Hauptfront nach dem Buttermarkt trägt das Wappen mit dem Reichsadler, während in dem Giebel der stumpfen Ecke nach der Sackgasse die Hausuhr ihren Platz gefunden hat. Für den Flaggenschmuck des Gebäudes bei festlichen Gelegenheiten ist Vorsorge getroffen.

Was die innere Architektur des Gebäudes betrifft, so ist hier aller Luxus sorgfältig vermieden, das Bestreben vielmehr dahin gerichtet worden, den Bau solide und die einzelnen Räume ihrem Zweck entsprechend zu gestalten. Die Umfassungswände sowohl, wie die inneren Wände sind mit Ausnahme einiger weniger, nicht direct unterstützter, leichter Scheidungen durchgehends massiv hergestellt. Das Kellergeschofs ist in seiner ganzen Ausdehnung gewölbt; die übrigen Etagen sind mit Balkendecken versehen. Bei den Fufsböden der Vestibüls, der Korridore und Flure ist einfaches Mettlacher Fliesenpflaster, bei sämmtlichen Fufsböden in den Zimmern aber Holzdielung zur Anwendung gekommen. Die Diensträume sowohl, als sämmtliche Wohnzimmer haben Doppelfenster, die Treppen, Flure, Küchen- und Wirthschaftsräume dagegen einfache Fenster erhalten. Zur Verbindung der einzelnen Räume dienen fast durchweg Flügelthüren. Von einer Tapezierung der Zimmer ist aus Zweckmäfsigkeitsgründen vorerst abgesehen worden; dieselben haben zunächst nur einen Leimfarbenanstrich erhalten. Zum Wand- und Deckenschmuck, sowohl in den Zimmern, als auch in dem Treppenhause und den Fluren haben Malereien und Stuckverzierungen eine nur mäfsige Anwendung gefunden.

Das in der Mitte der Hauptfront nach dem Buttermarkt befindliche Vestibulum steht in Verbindung mit der doppelarmigen Haupttreppe. Ein Nebeneingang befindet sich in der Giebelfrontmitte nach der Lastadieseite. Ferner sind durch die an derselben Front belegene Durchfahrt nach dem Hofe zwei Nebentreppen zu erreichen, welche den Zugang bezw. Wirthschaftsverkehr nach den im Gebäude befindlichen Dienstwohnungen vermitteln.

Die in dem Gebäude vorhandene Warmwasserheizung ist nach dem Niederdrucksystem mit offenem Expansionsgefäfs hergestellt worden. Für Zuführung der frischen Luft in die einzelnen Räume ist durch eine Ventilationsanlage gesorgt.

Das Gebäude enthält im Ganzen 116 Zimmer und Nebenräume. Im Kellergeschofs befinden sich aufser der Dienstwohnung für einen Unterbeamten die erforderlichen Vorrathsräume in reichlicher Zahl, sowie zwei grofse Heizapparate. Das Erdgeschofs und der rechte Theil des ersten Stockwerks dient zu Amtsräumen für die Ober-Postdirection und die Ober-Postkasse, wogegen der übrige Theil des letzteren die Dienstwohnung des Ober-Postdirectors bildet. Das zweite Stockwerk enthält zwei Beamten- und eine Unterbeamtenwohnung. Die Dachgeschofsräume werden, soweit dieselben nicht den einzelnen Dienstwohnungen zugetheilt sind, zur Aufbewahrung von Geräthschaften, alten Akten u. s. w. benutzt.

Die Raumverhältnisse des Gebäudes, sowie die Einrichtung mehrerer Dienstwohnungen, welche im Bedarfsfalle zu Amtszwecken verwendet werden können, berechtigen zu der Hoffnung, dafs das Gebäude auf eine lange Reihe von Jahren den fortwährend sich steigernden Dienstbedürfnissen genügen werde.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dafs die Verwaltung nach Verlegung der Ober-Postdirection in das beschriebene Gebäude dazu übergangen ist, auch auf dem alten Postgrundstücke in Danzig einen Neubau ausführen zu lassen, da die vorhandenen Gebäulichkeiten den zu stellenden Anforderungen nicht genügen, und es sich als nothwendig erwiesen hat, den gegenwärtig in gemietheten Räumen untergebrachten Telegraphenbetrieb räumlich mit dem Postbetriebe zu vereinigen.

Das neue Gebäude, dessen Herstellung im Frühjahre 1879 begonnen hat, wird voraussichtlich noch im Sommer des Jahres 1880 unter Dach kommen und bis zum 1. Oktober 1881 fertiggestellt werden.

---

## 33. Aus Postverordnungen des 17. und 18. Jahrhunderts.

Am 30. September 1681 wurde Strafsburg den Franzosen ausgeliefert. Ludwig XIV. hielt bald darauf seinen Einzug in die neuerworbene Stadt.

Eine im Postmuseum aufbewahrte gedruckte Bekanntmachung aus jener Zeit belehrt uns, dafs Ludwigs allmächtiger Minister Louvois auch für die Sicherung der Posteinkünfte im Elsafs ein Verständnifs hatte. Das in französischer und deutscher Sprache abgefafste Dekret trägt am Kopf das französische Wappen, drei Lilien, und beginnt mit den Worten: »*De par le Roy. Et Monseigneur le marquis de Louvois, Ministre et Secretaire d'Estat, Grand Maistre des Courriers, et Sur-Intendant General des Postes de France.*« Die dem französischen Text gegenüberstehende deutsche Uebersetzung lautet, wie folgt:

Aufs Befehl defs Königs.

Es wird hiermit allen Burgeren, Kauffleuthen, und anderen, was Würdens oder Stands die seynd, verbotten, Ihre Brieff durch kein einig andere Gelegenheit, als die Ordinari Post abzuschicken, bey Vermeidung drey hundert Pfund Straff, ein Drittel dem Jenigen, der es anzeigt, ein Drittel dem Spithal, und einen denen Vorgesetzten der Post, mit Confiscation Ihrer bey sich habenden Sachen.

Es wird ebenfalls allen und jeden Landgutschern, Botten zu Pferd und Fufs, Fuhrleuthen zu Wasser und Land, und ins gemein allen anderen Personen, was Stands, Würden, oder Wesens die seynd, ohne einige *exception* verbotten, einige Brieff, oder Paquet auffzunemmen, bei vermeidung obgesetzter Straff

der drey hundert Pfunden, und Verliehrung Ihrer bey sich habender Güter.

Und wollen Ihre Maiestät, dafs die Jenige von obenvermeldten, so nicht in dem Vermögen seynd, bedeutete Straffen zu bezahlen, dafs selbige mit Ruthen aufsgestrichen, und mit der Gilgen *(à la fleur de lys)* gebrennt werden sollen, wie solches alles in denen Königlichen Ordonnantzen weitläufftiger enthalten ist.

*A Strasbourg, ce* 21. *Novembre l'an* 1681.

In ähnlichem Styl, aber mit weniger Grausamkeit, bedroht Maria Theresia in einem Dekret vom Jahre 1750 die Reisenden, welche die K. K. Postknechte und Pferde unterwegs mit der Peitsche traktiren. Der Wortlaut dieses Erlasses, von welchem das Postmuseum ebenfalls ein Druckexemplar besitzt, ist folgender:

Wir Maria Theresia von Gottes Gnaden Römische Kayserin u. s. w.

Entbieten allen und jeden Unseren treu-gehorsamsten Ständen, Innwohnern, und Unterthanen, was Würde, Standes, Amts oder Weesens die in Unseren gesammten Teutschen Erblanden seynd, Unsere Kayserl. Königl. Gnade, und alles Gutes, und geben Männiglich hiemit gnädigst zu vernehmen, welchergestalten Uns zu Unserem gröfsten Mifsfallen abermalen die beschwärsame Anzeige beschehen, dafs, ohngehindert in der den 14. Decembris des abgewichenen 1748sten Jahres publicirten Post-Ordnung § 10. die Führung deren Peitschen auf denen Post- Reisen gäntzlich verbotten worden, dannoch dieselbe, zuwider Unseres ausdrücklichen Verbotts wiederumen gantz ohngescheuet gebrauchet, und mit disen, von denen auf dem Gutscher-Sitz sitzenden Bedienten, auf die Pferdt, und den Knecht also scharff, und ohne Unterlafs zugehauen, dafs hierdurch, sonderlich bey grosser Hitz, und auf Bergig- oder Steinigen Weegen, oder wann die Wägen schwär, auch mit Bagage, und aufsitzenden Persohnen allzusehr überladen seynd, dieselbe aus dem Athem gejaget, und dergestalten zu Schanden geritten werden, dafs solche entweder gleich, oder in wenig Stunden darnach, an der Stelle bleiben, oder völlig stropirt nach Haufs kommen, also, dafs man sie entweder gar nicht mehr, oder erst nach langer Zeit zu einem Post-Ritt gebrauchen könne.

Gleichwie Wir nun dises übermäfsige Fahren, und Ubertreibung deren Post-Pferden, weitershin zu gestatten, Allergnädigst nicht gemeynet seynd;

Als wird allen und jeden Post-Reisenden, wer die auch seynd, hiemit ernstlich, und bei Unserer Ungnad anbefohlen, dafs sie die Post-Pferd über die Kräfften, und Billigkeit nicht übertreiben, sich auch der Führung deren Peitschen alsogewifs enthalten, wie im widrigen einem solchen weder auf der ersten Station, wo er aufsitzen will, weder von denen unterweegs Postmeisteren, wann man auf der Post-Station die Peitschen verbergen, und sich derenselben auf dem Weeg erst gebrauchen wolte, einige Post-Pferd, so lang sie nicht die Peitschen zuruck lassen, gegeben werden, auch denen Post-Knechten, wann man auf der Strasse auf sie und die Pferd zupeitschen wurde, mitten auf dem Weeg die Pferd auszuspannen, und nach Haufs zu reutten erlaubet, wessentwegen auch jedes Orths Obrigkeit, bey ansonst auf sich ladender schwären Verantwortung, hinlängliche Assistentz zu leisten schuldig und verbunden seyn solle.

Wornach sich jederman zu richten, und für Schaden zu hüten wissen wird. Geben in Unserer Kayserl. Königl. Haupt- und Residentz-Stadt Ynsbrugg den 25. Monats-Tag Septembris im Siebenzehen hundert Funfftzigsten, Unserer Reiche im Zehenden Jahr.

---

## 34. Das Verkehrswesen Neu-Seelands.

Von Herrn Postrath Höpfner in Strafsburg i. E.

### I.

### Entdeckung, Kolonisation und Entwickelung, Verfassung. *)

Der erste Europäer, welcher nachweisbar die Küsten Neu-Seelands gesehen hat, war der Niederländer Abel Tasman. Am 13. Dezember 1642 erreichte Tasman die westliche Mündung der Cookstrafse, welche er für einen Meerbusen hielt; er folgte der Westküste der Nordinsel bis zur Nordspitze und legte dem neu entdeckten Lande den Namen »Staatenland« bei, weil er der Ansicht war, dafs dasselbe mit den von Shouten und Le Maire im Jahre 1615 östlich vom Feuerlande aufgefundenen und mit dem gleichen Namen belegten Gegenden zusammenhänge. Als dieser Irrthum bald darauf erkannt wurde, erhielt das Land die noch heute gebräuchliche Bezeichnung »Neu-Seeland«. Aus der Auffindung des neuen Gebietes zogen die Holländer ebenso wenig Nutzen, wie aus ihren übrigen Entdeckungen in Australien.

Als eigentlicher Entdecker des Landes verdient der Engländer J. Cook bezeichnet zu werden, welcher am 8. Oktober 1769 an die Ostküste der Nordinsel gelangte, den ganzen Archipel umsegelte und ein Beispiel einer nautischen Aufnahme, sowie eine Schilderung des Landes und seiner Bewohner lieferte, wie die Welt damals nichts ähnliches kannte. Die ersten Berührungen, welche zwischen den Eingeborenen (Maori) und Cook, sowie seinen Zeitgenossen, den Franzosen Surville und Marion stattfanden, waren vorzugsweise feindseliger Art. Die Kampflust und Wildheit, welche die Maori an den Tag legten, noch mehr aber die Kunde von ihrem Kannibalismus erregten in ganz Europa Schrecken und Abscheu. Erst nachdem einige Maori von dem Gouverneur der Insel Norfolk entführt und nach freundlicher Behandlung in ihr Vaterland zurückgesandt waren, wurde die Stimmung der Eingeborenen gegen die Engländer günstiger. Die Walfisch- und Seehundsfänger durften jetzt wagen, die Küsten der gefürchteten Inseln zu besuchen; allmählich liefsen sich einige Engländer unter den Kannibalen nieder, und einzelne Maori gewöhnten sich daran, die Fischer auf ihren Zügen zu begleiten. Zu den ersten europäischen Ansiedlern (um 1795) gesellten sich bald die verwegensten Abenteurer. Entlaufene Matrosen, entsprungene Sträflinge aus Neu-Süd-Wales, rohe Walfischfänger und Seehundsjäger waren es, welche sich an dem gewöhnlichen Landungsplatze der europäischen Schiffe, an der Inselbai, zusammenfanden. Das Wort »Europäer« heifst im Neuseeländischen »Pakeha«, und so wurden die Wohnorte der weifsen Männer von den Maori bezeichnend genug die Niederlassungen der Pakeha-Maori genannt.

Am 19. November 1814 landeten unter Leitung des für die Bekehrung der Maori begeisterten Bischofs von Neu-Süd-Wales, Samuel Marsden, die ersten Missionäre der anglikanischen Missionsgesellschaft in der Inselbai. Ihre Bekehrungsversuche blieben Anfangs ganz erfolglos; denn der um die Inselbai wohnende Stamm der Ngapuhi hatte im Tauschhandel von den Walfischfängern Flinten erlangt, und erfüllte unter Leitung des selbst für Neu-Seeland ungewöhnlich kräftigen und kriegslustigen Häuptlings Hongi die ganze Nordinsel bis zur Südküste mit Kampf und Krieg. Nach dem Tode dieses Häuptlings (1828) trat gröfsere Ruhe und Sicherheit ein. Die Missio-

*) Benutzte Literatur. Meinicke, Prof. Dr. Carl. Die Inseln des Stillen Ozeans. Leipzig 1875. — Christmann und Oberländer. Ozeanien, die Inseln der Südsee. Leipzig 1873. — Dilke, Ch. W. Greater Britain. London 1872. — Behm und Wagner. Die Bevölkerung der Erde. I bis V. — *Street's Indianand Colonial mercantile Directory for* 1878—1879. London 1878. — Zerstreute Mittheilungen in geographischen Zeitschriften.

näre fanden besseren Eingang, und es gelang ihnen, einzelne für das Christenthum zu gewinnen. Die ersten anglikanischen Missionen — 10 bis zum Jahre 1835 — lagen sämmtlich um die Inselbai; in den folgenden Jahren verbreiteten sie sich über die ganze Nordinsel. Neben den Anglikanern traten schon früh Wesleyanische Missionäre auf; auch die Norddeutsche (Gofsnersche) Missionsgesellschaft besitzt einige Stationen, und nicht minder haben katholische Missionäre, unter Leitung des Bischofs Pompalier, versucht, Erfolge bei den Maori zu erringen.

Aufser den Missionären liefsen sich im Laufe der Zeit andere Europäer in immer wachsender Zahl nieder. An den Küsten, besonders an der Cookstrafse und in der Mittelinsel, legten die Walfisch- und Seehundsfänger Stationen an, um vom Lande aus ihre Fischereien lebhafter und energischer betreiben zu können. Diese Kolonisten trugen viel dazu bei, die Maori an die Europäer zu gewöhnen; und wenn sie auch bei ihrem Bildungsgrade nicht geeignet waren, als Kulturelemente auf die Eingeborenen zu wirken, so ist es ihnen doch gelungen, die nationalen Eigenthümlichkeiten des Volkes mit Erfolg zu untergraben. Dazu kamen Händler und Kaufleute, welche der schnell steigende Handel mit Flachs, Holz und später mit Land in die Nordinsel lockte.

Im Jahre 1837 bildete sich in England die »Neuseeländische Kompanie« unter Obrist Wakefield zur Kolonisirung der Inseln; zwei Jahre später gründete dieselbe die Ansiedelung Wellington an der Cookstrafse. Die englische Regierung sah sich in Folge dessen veranlafst, ihrerseits den Kapitän Hobson zum Konsul in Neu-Seeland mit dem Auftrage zu ernennen, die Regierung den Kolonisten gegenüber zu vertreten und Landkäufe nicht mehr zu gestatten. Unter dem Beistande der Missionäre gelang es Hobson, bald nach seiner im Februar 1840 erfolgten Ankunft, 52 Häuptlinge zur Unterschrift des nachmals berühmt gewordenen Vertrages von Waitangi zu bewegen. Nach diesem Vertrage treten die Häuptlinge alle ihre Hoheitsrechte für immer an die Königin von England ab. Die Königin garantirt dafür den Häuptlingen und Stämmen das ungestörte Recht auf ihre liegenden Gründe, doch hat sie bei allen Veräufserungen das Vorkaufsrecht unter den jedesmal zu verabredenden Bedingungen. Dafür nimmt die Königin die Eingeborenen in ihren Schutz und gewährt ihnen, den wilden kannibalischen Maori, alle Rechte und Privilegien englischer Unterthanen. Die schreckenerregenden Kriege und Verheerungen näher darzustellen, welche in späteren Jahren wegen dieses Vertrages entstanden sind und die Inseln bis in die letzten Jahre verwüstet haben, müssen wir uns im Hinblick auf den Zweck unserer Ausführungen versagen.

Am 21. Mai 1840 wurde die Souveränität der Königin über Neu-Seeland feierlich proklamirt. Hobson wurde der erste Gouverneur, und die damals unbedeutende Niederlassung Auckland Sitz der Regierung und Hauptstadt von Neu-Seeland.

Die Ansiedelungen der Neuseeländischen Kompanie konnten nie zu rechter Blüthe gelangen, weil Streitigkeiten über den Landbesitz zu blutigen Kämpfen mit den Eingeborenen führten, und weil es überdies Anfangs an Einwanderern mangelte. Während in den Jahren 1847 und 1848 mehr als 10 000 Irländer nach Neu-Süd-Wales gingen, trafen in Neu-Seeland nur 1 005 Kolonisten aus England ein. Der letzte Versuch dieser Gesellschaft war die Errichtung der Kolonie Canterbury mit den Städten Littleton und Christchurch. Sechshundert Personen, darunter Söhne von Peers, waren die Gründer dieser neuen Niederlassung. Sie verliefsen ihr Vaterland aus Verdrufs über die kirchlichen Verhältnisse, nachdem die im Jahre 1850 vom Papste versuchte Ernennung eines Erzbischofs von Westminster vom Parlamente für ungültig erklärt und der Erzbischof ausgewiesen worden war.

Die unter den verschiedenartigsten Verhältnissen an weit von einander entfernten Orten gegründeten Nieder-

lassungen wurden im Jahre 1852 zu einem Bundesstaate vereinigt, welcher Anfang 1853 eine besondere Verfassung erhielt. Nach dieser Verfassung, welche der freien Entwickelung der Kolonie Spielraum gewährt, steht dem Lande ein Gouverneur vor, welcher seinen Sitz zunächst in Auckland hatte, seit 1865 aber in Wellington residirt. Jede Provinz besitzt einen besonderen, von den Bewohnern gewählten Vorsteher mit dem Titel »Superintendent« und eine eigene gesetzgebende Versammlung, während am Sitz der Regierung eine Generalvertretung aller Provinzen mit dem Gouverneur und seinem Ministerium die allgemeinen Angelegenheiten berathen und ordnen soll. Die Zahl der mit kleinen Republiken vergleichbaren Provinzen betrug Anfangs 6, später 9 (4 für die Nordinsel und 5 für die Mittelinsel). Man mufs zugestehen, dafs ein so grofses Land mit einer äufserst spärlichen Bevölkerung durch doppelte Verwaltung und doppelte Parlamente »überregiert« war, und dafs das seit Jahren von den ärmeren Provinzen gestellte Verlangen wegen Vereinfachung der Verwaltung der Berechtigung nicht entbehrte. Durch eine vom 31. Oktober 1876 datirte Akte des Parlaments von Neu-Seeland ist denn auch die bisherige Eintheilung in Provinzen beseitigt und eine vollständig neue Eintheilung in Grafschaften (Counties) — 32 für die Nordinsel und 31 für die Mittelinsel — eingeführt worden.

Inzwischen hat die Kolonialregierung sich bemüht, Einwanderer in grofser Zahl heranzuziehen. Sie gewährt denjenigen Einwanderern freie Ueberfahrt, welche Leumunds- und Gesundheitszeugnisse beibringen und den Nachweis zu führen im Stande sind, dafs sie Ackerbau oder Bergbau getrieben haben, oder welche als Dienstboten Beschäftigung suchen. Leute aller Zungen bilden oft die Bevölkerung der Hunderte von Personen fassenden Segelschiffe, welche Hamburg mit Auswanderern nach Neu-Seeland verlassen.

In welcher aufserordentlichen Weise die europäische Bevölkerung zugenommen hat, geht aus folgenden Zahlen hervor. Die europäische Bevölkerung betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre | 1841 | 5 000 | Bewohner, |
| - - | 1850 | 22 407 | - |
| - - | 1856 | 48 193 | - |
| - - | 1860/61 | 99 021 | - |
| - - | 1867 | 220 092 | - |
| - - | 1876 | 399 075 | - |
| - - | 1878 | 414 412 | - |

Neu-Seeland umfafst 4 933,98 geogr. Quadratmeilen oder 271 677 qkm, ist mithin nur um etwa 450 Quadratmeilen kleiner als das Königreich Italien. Die Gesammtbevölkerung, einschliefslich der Maori, beträgt dagegen nur so viel, wie die Einwohnerzahl von Hamburg und den benachbarten holsteinischen Vororten. Auf 1 qkm entfallen nur 1,6 Bewohner.

Was die Maori betrifft, so liefert ihre Zahl einen Beweis für die bei allen Bewohnern der ozeanischen Inseln vorkommende Erscheinung, dafs die eingeborene Bevölkerung allmählich und stetig abnimmt. Die Maori selbst haben einen Sang, welchen Dilke einem Kapitel über die Maori vorgesetzt hat, und der dem Gefühle der Eingeborenen über ihre endliche Vernichtung Ausdruck giebt:

»Wie die Pakeha-Fliege vernichtet hat die Maori-Fliege;
Wie das Pakeha-Gras getödtet hat das Maori-Gras;
Wie die Pakeha-Ratte erwürgt hat die Maori-Ratte;
Wie der Pakeha-Klee erstickt hat den Maori-Farren:
So wird der Pakeha den Maori vernichten.«

Forster schätzte für seine Zeit die Bewohner der Nordinsel auf 100 000; von den Missionären wurde die Zahl in der ersten Hälfte des Jahrhunderts noch höher (140—180 000) angegeben. Zuverlässigere Schätzungen und Zählungen sind erst in neuester Zeit möglich gewesen; sie ergeben:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für das Jahr | 1840 . . . | 114 890 | Maori | (nach Dieffenbach); |
| - - - | 1858 . . . | 55 460 | - | (nach Fenton); |
| - - - | 1863 . . . | 49 155 | - | (nach Collenso); |
| - - - | 1874 . . . | 45 470 | - | (offizielle Zählung). |
| - - - | 1878 . . . | 42 819 | - | (offizielle Zählung). |

Im Jahre 1874 wurden 43538 Maori für die Nordinsel und nur 1932 Maori für die Mittelinsel gezählt.

Obgleich Neu-Seeland nunmehr seit fast 40 Jahren englischen Kolonialbesitz bildet, so haben die Streitigkeiten mit den Maori wegen des Landeigenthums, welche wiederholt zu blutigen Kriegen führten, noch nie ganz aufgehört. Noch heute giebt es auf der Nordinsel, nordwestlich vom Tauposee, einen Distrikt »King Country«, in welchem etwa 10000 Eingeborene unter einem selbstgewählten Könige leben und den Weifsen der Zutritt versagt wird. Tawhiao heifst der König, Te Kuite sein Hauptdorf. Es sollen sich einige Europäer als Rathgeber dort befinden, welche sich wie Maori kleiden und wie Maori leben. Vielfach enthalten die neuseeländischen Zeitungen Berichte über Mörder und Räuber, welche sich den Gesetzen durch Uebersiedelung nach dem King Country entzogen haben.

Im Mai 1878 sollten, Zeitungsnachrichten zufolge, auf einer Konferenz des Gouverneurs von Neu-Seeland mit den hervorragenden Maori-Häuptlingen zu Waitara (Provinz Taranaki) alle noch ausstehenden Streitfragen zwischen Maori und Europäern ihre Erledigung gefunden haben. Dagegen heifst es in einem anderen, vor wenigen Wochen veröffentlichten Berichte, *) dafs es auf Neu-Seeland politisch wieder sehr trübe aussehe. Der König Tawhiao hat auf einer Konferenz mit dem Premier-Minister Sir George Grey, welcher bemüht war, die heikle Landfrage gütlich zum Ausgleich zu bringen, erklärt, dafs er, Tawhiao, der alleinige Herrscher über die ganze Nordinsel sei, auf welcher die Weifsen nichts zu suchen hätten. An der Westküste, im Taranaki-Distrikt, haben Eingeborene, auf Befehl der Häuptlinge, die Kolonisten von ihren Farmen verjagt und auch sonst Plünderungen ausgeführt. Die Farmer sind mit ihren Familien nach der Distrikts-Hauptstadt New-Plymouth geflüchtet, wohin die Kolonialregierung 200 bewaffnete Konstabler zum Schutz gesandt hat.

Die von der Kolonialregierung bisher geübte Duldsamkeit ist zwar nicht ruhmreich, aber praktisch, und ein Stück jener Politik, welcher England seine grofsen Erfolge im Kolonisiren verdankt. Man überläfst, so lange es irgend geht, die Maori der Zeit und dem Branntwein, welche sicherer und gründlicher unter ihnen aufräumen werden, als die Kriegskunst irgend einer Nation in den dichten Urwäldern Neu-Seelands jemals vermöchte.

Schon durch seine Weltstellung erhält Neu-Seeland eine nicht geringe Bedeutung. Indem es gerade in der Mitte der ozeanischen Erdhälfte liegt, übt es einen beherrschenden Einflufs über dieselbe aus; dazu kommt, dafs die Verbindung mit dem atlantischen Ozean auf dem Wege um Amerika, wie auf dem um Afrika ebenso leicht und bequem ist, wie die mit Amerika und Asien. Die Australier haben bereits den Bewohnern des Landes die Fischereien in den umliegenden Meerestheilen überlassen müssen, und auch für den Verkehr mit den übrigen Inseln des Ozeans und den Häfen der ihn begrenzenden Erdtheile werden Neu-Seelands Hafenstädte einst gefährliche Nebenbuhler von Sydney werden, welches diesen Verkehr jetzt fast allein in Händen hat. Nahe genug an Australien, um an den Vortheilen, welche die Verbindung mit diesem Kontinente gewährt, Theil nehmen zu können, liegt es doch wieder so fern davon, dafs es eine bestimmte Selbstständigkeit zu bewahren vermag, und diese wird noch bedeutend durch die Aussichten erhöht, welche das Land für Handel, Schifffahrt, Landbau, Viehzucht und Bergwerksthätigkeit gewährt. Offenbar ist Neu-Seeland danach eines der wichtigsten und bedeutendsten der ozeanischen Länder.

## II.

## Postwesen.

Der General-Postmeister von Neu-Seeland hat unterm 18. Juli 1879 den

*) Aus allen Welttheilen, September 1879.

20. Jahresbericht — der erste, welcher der Reichs-Postverwaltung von der obersten Postbehörde in Wellington übermittelt worden ist — erstattet. Dieser Jahresbericht, sowie der *New Zealand Postal Guide* No. 20 (Oktober 1878) liegen der nachfolgenden Darstellung über das Postwesen der Kolonie zu Grunde.

Chef des Postwesens von Neu-Seeland ist der General-Postmeister, welcher gleichzeitig das Telegraphen- und Zollwesen verwaltet. Im General-Postamt zu Wellington werden ein Sekretär, ein Postinspector, 6 Beamte (Clecks), sowie ein Rendant und 4 Beamte für das Postanweisungs- und Postsparkassengeschäft beschäftigt.

Das Postgebiet zerfällt in 14 Distrikte: 5 für die Nordinsel, 8 für die Mittelinsel und 1 für die Chatam-Inseln. Die Postansalten sind dem Haupt-Postmeister des Distrikts untergeordnet.

Am 31. Dezember 1878 waren 814 Postanstalten dem öffentlichen Verkehr geöffnet und zwar 14 Haupt-Aemter, 14 Postämter zweiter Klasse und 786 Unter-Postämter. Im Laufe des Jahres wurden 65 Postämter neu eingerichtet und 9 aufgehoben. Es entfällt je eine Postanstalt auf 334 qkm oder auf 509 europäische Bewohner. Amtliche Verkaufsstellen für Post-Freimarken giebt es 282, welche an Rabatt für den erzielten Absatz im Jahre 1133 L 7 s 8 d bezogen. Aufserdem sind 59 Annahmestellen für Briefe bei Privatpersonen und 21 eiserne Pfeiler-Briefkasten in zusammen 21 Postorten vorhanden.

Das Beamten-Personal der Postanstalten besteht aus 14 Haupt-Postmeistern, 14 Postmeistern zweiter Klasse, 101 Beamten, 786 Unter-Postmeistern, 42 Briefträgern, 12 Postboten, 2 Postwagenführern und 2 Schiffsbeamten.

Die Beamten sind den Haupt-Postämtern und den Postämtern zweiter Klasse in verhältnifsmäfsig grofser Zahl zugetheilt, wenn man berücksichtigt, dafs Dunedin mit 23 365 Einwohnern 19, das mit den Vorstädten 20 839 Bewohner zählende Auckland 18, Christchurch mit 12 815 Einwohnern 16, Wellington mit 16 130 Einwohnern 13 und Invercargill mit 4 500 Einwohnern 5 Beamte beschäftigt.

An einer beträchtlichen Zahl von Postorten sind im Berichtsjahr neue Posthäuser errichtet oder die bestehenden erweitert worden.

Nicht alle Postämter haben mit dem Postsparkassen- und Postanweisungsgeschäft Befassung; vielmehr betrug die Zahl der für diesen Verkehr geöffneten Aemter im Jahre 1878 nur 147, gegen 138 in 1877, 103 in 1874, 70 in 1870 und 46 in 1867.

Die neuseeländische Postverwaltung befafst sich im Allgemeinen mit der Annahme, Beförderung und Auslieferung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen, Postkarten, Buch- und Musterpacketen, Zeitungen, Handelszirkularen und Preisverzeichnissen; ferner, unter der vorstehend angegebenen Beschränkung, mit dem Postanweisungs- und Sparkassengeschäft.

Nach den allgemeinen Bestimmungen sollen in der Regel sämmtliche Postsendungen, welche in Neu-Seeland zur Auflieferung gelangen, durch Freimarken frankirt werden.

Die Beförderung unanständiger oder unzüchtiger Drucksachen, Bilder, Photographien, Postkarten etc. durch die Post ist verboten; auch dürfen Gegenstände, an welchen sich die Postbeamten verletzen, oder welche die Postbeutel beschädigen können, zur Postbeförderung nicht zugelassen werden.

Die Postverwaltung ist gesetzlich für keinen Verlust oder Nachtheil verantwortlich, welcher aus der unterlassenen oder unrichtigen Auslieferung, aus der Fehlleitung oder Beschädigung einer Postsendung, gleichviel, ob dieselbe eingeschrieben ist oder nicht, entsteht.

Zerbrechliche Sachen sollen nicht mittels der Post versandt werden. Bücher, welche durch das Hineinwerfen in die Briefbeutel oder durch Zusammenpressen mit anderen Gegenständen beschädigt werden können, sind zur Postbeförderung nicht geeignet.

Zur Wahrung des Briefgeheimnisses darf über vorliegende Postsendungen nur dem wirklichen Empfänger Auskunft ertheilt werden. Die Postmeister sind nicht verpflichtet, Briefe oder son-

stige Postgegenstände für das Publikum zu wiegen; sie brauchen nicht Geld zu wechseln. Ferner ist ihnen verboten, zur Frankirung baares Geld anzunehmen oder Freimarken auf die zur Post gelieferten Sendungen zu kleben. Die Frankirung durch Freimarken mufs vielmehr vom Absender bewirkt werden.

Jeder Brief soll thunlichst mit der vollen Adresse des Absenders versehen werden, um die Rückgabe unbestellbarer Sendungen sicher zu stellen. Es wird empfohlen, Geld oder sonstige Werthgegenstände mittels Postanweisung oder unter Einschreibung zu versenden. »Jede Person, welche Geld oder Juwelen in einem gewöhnlichen Briefe aufliefert, läuft nicht nur Gefahr, ihr Eigenthum zu verlieren, sondern setzt auch Jeden, durch dessen Hände der Brief geht, der Versuchung aus und kann den Beamten oder Briefträger moralisch zu Grunde richten.« Banknoten sollen, selbst bei der Versendung in Einschreibbriefen, in zwei Hälften geschnitten werden; die zweiten Hälften würden nicht eher aufzuliefern sein, als bis Sicherheit vorhanden ist, dafs der Adressat die ersten Hälften empfangen hat.

Wer postzwangspflichtige Briefe auf andere Weise als durch die Post befördert, verfällt in eine Strafe von 20 L für jeden in Betracht kommenden Brief.

Die Hauptaufgabe der Postverwaltung besteht in der Vermittelung des Briefverkehrs, während die Beförderung von Büchern, Zeitungen und sonstigen Gegenständen, zu deren Versendung mittels der Post Niemand verpflichtet ist, einen zwar wichtigen, aber doch untergeordneten Verwaltungszweig bildet, für welchen keine der regelmäfsigen und schleunigen Briefbeförderung hinderlichen Einrichtungen getroffen werden können. Es dürfen daher Postkarten, Packete, Zeitungen etc. bei besonders starken Posten, sofern anderenfalls die eigentliche Briefpost verzögert würde, bis zur nächsten Versendungs- oder Bestellgelegenheit zurückgehalten werden.

An Postwerthzeichen werden zum Verkauf bereitgehalten: Freimarken zu ½ Penny (nur für Zeitungen verwendbar), ferner zu 1, 2, 3, 4, 6 d (Pence) und zu 1, 2, 5 s (Schilling); Postkarten zu 1 d; Zeitungsumschläge in Packeten mit 18 Stück zu 10 d, mit 270 Stück zu 12 s 6 d, mit 540 Stück zu 1 L 5 s und mit 1080 Stück zu 2 L 10 s. Englische Freimarken werden an solche Personen abgelassen, welche die Werthzeichen an ihre Verwandten oder Freunde im Vereinigten Königreich zu senden wünschen, um denselben die Portozahlung zu erleichtern. Derartige Marken werden in gröfseren Mengen nicht verkauft, damit sie nicht als Zahlungsmittel an Stelle baaren Geldes zur Versendung gelangen.

Briefe. Das Porto für inländische Briefe beträgt 2 d für je ½ Unze; Stadtbriefe, d. h. solche Briefe, welche von der Auflieferungs-Postanstalt unmittelbar den Empfängern zugeführt werden, kosten nur die Hälfte dieses Satzes. Unfrankirte oder unzureichend frankirte inländische Briefe werden mit doppeltem Porto bezw. dem doppelten Betrage des fehlenden Portos belegt.

Die Schlufszeit für die zur Seebeförderung bestimmten Briefe tritt regelmäfsig eine Stunde vor Abgang des betreffenden Posttransportes von der Postanstalt ein. Spätlingsbriefe werden jedoch von den Postanstalten bis 20 Minuten vor Abgang des Posttransportes, sowie an Bord der Dampfschiffe bis kurz vor Abgang des Schiffes gegen Bezahlung einer Zuschlagsgebühr im Betrage des einfachen Portos angenommen. Nachzusendende Briefe unterliegen stets von Neuem der Portozahlung.

Für Spediteurbriefe, welche den Postanstalten von den Schiffen zugehen, wird auch im Falle der Nichtfrankirung nur der einfache Portosatz erhoben.

Einfache Briefe an oder von Unteroffizieren, Armee-Schullehrern und Lehrerinnen, Soldaten und Seeleuten im aktiven Dienst, werden im Frankirungsfalle sowohl innerhalb der Kolonie, als auch im Verkehr zwischen der Kolonie und den australischen Kolonien, Indien, britischen Häfen im Mittelmeer und dem Vereinigten Königreich gegen ein Porto von 1 d befördert.

Die Zahl der aufgelieferten und eingegangenen Briefe betrug:

| | Aufgeliefert: | Eingegangen: | Zusammen: |
|---|---|---|---|
| 1872 . . . . . . | 3 370 470 | 3 588 073 | 6 958 543 |
| 1876 . . . . . . | 6 193 889 | 5 576 848 | 11 770 737 |
| 1877 . . . . . . | 5 935 105 | 7 119 765 | 13 054 870 |
| 1878 . . . . . . | 7 288 699 | 8 236 062 | 15 524 761. |

Der Briefverkehr ist hiernach von 1872 bis 1878 um 123 pCt. und von 1877 zu 1878 um 18,92 pCt. gestiegen. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen an aufgelieferten Briefen im Jahre 1878 16,85, 1877 14,50, 1875 14,29 Stück.

Postkarten. Seit dem 1. Januar 1877 werden Penny-Postkarten zur Beförderung innerhalb der Kolonie zugelassen; aufserdem werden nach den Kolonien Victoria und Süd-Australien Postkarten für 2 Pence befördert. Nur die von der Regierung hergestellten Postkarten oder die nach vorheriger Ermächtigung des General-Postmeisters von der Regierung mit Pennymarken bedruckten Privat-Postkarten sind zulässig; für Postkarten anderer Art ist volles Briefporto im Voraus zu entrichten. Die Postkarten dürfen nicht beklebt oder sonst mit anderen Gegenständen verbunden werden; sie dürfen nicht gefaltet, zerschnitten oder in irgend einer Weise verändert werden, widrigenfalls ein Zuschlagporto von 1 d eintritt. Im Jahre 1877 wurden 122 304, im Jahre 1878 254 183 Postkarten oder 107,83 pCt. mehr befördert; eine Zunahme, welche selbst die kühnsten Erwartungen übertroffen hat.

Zeitungen. Alle in der Kolonie erscheinenden und bei dem General-Postamt zur Postbeförderung angemeldeten Zeitungen können entweder, gleich den sonstigen Drucksachen, nach den Festsetzungen für die Bücherpost oder innerhalb der Kolonie gegen eine Gebühr von ½ d für das Exemplar unter folgenden Bedingungen befördert werden. Die Druckschrift mufs ganz oder zum gröfseren Theile aus politischen oder anderen Neuigkeiten bestehen, darf Ankündigungen enthalten und mufs monatlich mindestens einmal erscheinen. Der volle Titel und das Datum der Veröffentlichung sind am Kopf der ersten Seite und ganz oder theilweise auch auf allen folgenden Seiten anzugeben. Den Zeitungen dürfen Anlagen irgend welcher Art, die keinen eigentlichen Theil der Druckschrift bilden, nicht beigefügt werden; anderenfalls wird volles Briefporto für die Sendung erhoben. Wenn eine Sendung mehr als ein Zeitungsexemplar enthält und nicht entsprechend frankirt ist, so wird für jedes weitere Exemplar 1 Penny nachtaxirt. Einzelne Zeitungsexemplare für öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Irrenanstalten, öffentliche Bibliotheken) werden portofrei befördert; ebenso Tauschexemplare zwischen Zeitungsredaktionen, sofern die Sendungen äufserlich entsprechend bezeichnet sind. — An Zeitungen wurden befördert:

| | Aufgeliefert: | Eingegangen: | Zusammen: |
|---|---|---|---|
| 1872 . . . . . . | 1 643 409 | 2 767 682 | 4 411 091 |
| 1876 . . . . . . | 3 100 905 | 4 861 843 | 7 962 748 |
| 1877 . . . . . . | 3 260 526 | 4 805 785 | 8 066 311 |
| 1878 . . . . . . | 4 312 459 | 5 097 907 | 9 410 366. |

Die Steigerung beträgt hiernach von 1872 zu 1878 113 pCt. und von 1877 zu 1878 16,66 pCt.

Proben-, Muster- und Packet-Post. Zur Beförderung wurden bisher nur wirkliche Waarenproben oder Muster ohne Kaufwerth angenommen; jetzt wird im inländischen Verkehr jede Waare, ob roh oder bearbeitet, und ob mit oder ohne Kaufwerth zugelassen. An Porto sind 2 d für je zwei Unzen zu entrichten. Unfrankirte Packete gelangen nicht zur Absendung; unzureichend frankirte Packete werden mit dem doppelten Betrage des fehlenden Portos belegt. Kein Packet darf 2 Fufs in der Länge, 1 Fufs in der Breite oder Höhe und 5 Pfund im Ge-

wicht überschreiten. Auf dem Packete darf aufser der Adresse nur die Bezeichnung des Absenders enthalten sein. Zettel mit Inhaltsangabe, Handelszeichen, der Nummer und dem Preise der Artikel können den Gegenständen beigebunden werden, dürfen jedoch nie lose den Packeten beigeschlossen sein.

Die Packete sind in haltbare, an den Enden offene Umschläge, welche eine jederzeitige Prüfung des Inhalts gestatten, zu verpacken. Bei Zuwiderhandlung werden die Sendungen mit doppelter Brieftaxe belegt. Für Packete mit Gold, Silber oder Juwelen ist volles Briefporto zu zahlen. Zur Versendung mit der Post dürfen nicht angenommen werden: Schiefspulver und andere leicht entzündliche Sachen, Glas, Blutegel, Wildpret, Fische, Fleisch, Früchte und Flüssigkeiten (ausgenommen Medizin, welche in haltbare Kisten zu verpacken ist).

Bücherpost. Das Porto für Bücherpackete beträgt im inländischen Verkehr 1 d für je 2 Unzen und im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich, den australischen Kolonien, Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika 1 d für jede Unze. Hinsichtlich der unfrankirten oder unzureichend frankirten Büchersendungen, sowie in Bezug auf Verpackung, Gröfse, Gewicht und Adresse gelten die bei der Packetpost angegebenen Bestimmungen. — Bücherpackete dürfen eine beliebige Zahl von Büchern, anderen Veröffentlichungen (einschliefslich gedruckter oder lithographirter Briefe), Photographien, Zeichnungen, Stichen, Karten, sowie Papier, Pergament u. dergl. enthalten. Die Bücher etc. dürfen gedruckt, geschrieben, gestochen, lithographirt sein bezw. jede Art geschriebener oder gedruckter Mittheilung enthalten, sofern derselben nicht der Charakter einer wirklichen und persönlichen Korrespondenz beiwohnt. Sind den Bücherpacketen versiegelte oder anderweit verschlossene Gegenstände, Briefe oder denselben gleich zu achtende Mittheilungen beigeschlossen, so wird die ganze Sendung mit doppeltem Briefporto belegt. Handelszirkulare und Preisverzeichnisse, welche in der Kolonie veröffentlicht und zur Postbeförderung eingetragen werden, werden bis zum Meistgewicht von einer Unze innerhalb der Kolonie, sowie nach den australischen Kolonien, Indien und dem Vereinigten Königreich gegen 1 d Porto für das Exemplar versandt. — An Bücherpacketen wurden im Jahre 1877 742 179 und im Jahre 1878 919 149 Stück befördert; die Zunahme beziffert sich danach auf 23,84 pCt.

Einschreibsendungen. Gegen Vorauszahlungen einer Gebühr von 6 d kann jede in der Kolonie verbleibende Postsendung eingeschrieben werden. Die Postverwaltung übernimmt für Einschreibsendungen keine Verantwortlichkeit. Gleichwohl wird die Einschreibung, namentlich der Packete, behufs sicherer Beförderung dem Publikum warm empfohlen. Alle Briefe, welche unzweifelhaft Geld enthalten, werden als eingeschriebene behandelt und bei der Auslieferung mit der doppelten Einschreibgebühr von 1 Schilling belegt. Einschreibsendungen dürfen nur am Schalterfenster gegen Empfangnahme eines Auflieferungsscheines zur Post gegeben werden. Werden Einschreibsendungen im Briefkasten vorgefunden, so wird für dieselben die doppelte Einschreibgebühr erhoben. Die Briefträger, Postboten oder sonstigen Diener der Postverwaltung dürfen Einschreibsendungen für andere Personen nicht zur Post bringen. Bei der Nachsendung von Einschreibbriefen innerhalb der Kolonie kommt die Einschreibgebühr nicht noch einmal zum Ansatz. — Im Jahre 1878 wurden 68 978, 1877 60 587 Einschreibbriefe zur Beförderung angenommen; die Einschreibbriefe sind mithin um 13,8 pCt. gestiegen.

Postanweisungen. Für den Postanweisungsverkehr sind die in Betracht kommenden Postämter an den Werktagen von 9 Uhr Vorm. bis um 4 Uhr Nachm., Sonnabends bis 5 Uhr Nachm. geöffnet. Postanweisungen können sowohl durch die Post, als auch durch den Telegraphen übermittelt werden. Die Gebühr beträgt bei der Postbeför-

derung 6 d für Summen bis zu 5 L und 1 s für Summen von mehr als 5 L bis zum Meistbetrage von 10 L; bei telegraphischer Beförderung werden 1 s für das Telegramm und 4 d für je 1 L oder einen Theil des Pfd. Sterl. erhoben.

Der Postanweisungsverkehr wurde im Jahre 1863 in Neu-Seeland eingeführt. Es wurden aufgeliefert:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1863 | . . . | 11 586 | Stück über | 55 703 L, |
| - - 1870 | . . . | 31 864 | - - | 140 454 L, |
| - - 1877 | . . . | 90 672 | - - | 334 973 L, |
| - - 1878 | . . . | 101 017 | - - | 368 254 L. |

Die Zahl der Postanweisungen hat sich von 1863 bis 1870 um 175 pCt. und von 1870 bis 1878 um 217 pCt. gehoben. Die eingezahlte Summe ist von 1863 bis 1878 um 561 pCt. gestiegen. Von den im Jahre 1878 aufgelieferten Postanweisungen waren 68 pCt. nach der Kolonie selbst, 22 pCt. nach dem Vereinigten Königreiche und 10 pCt. nach den australischen Kolonien bestimmt. — Die vereinnahmte Postanweisungsgebühr betrug im Jahre 1863 1057 L 9 s, 1870 2367 L 3 s 6 d, 1877 5714 L 18 s 4 d und 1878 6288 L 13 s, hat sich also seit dem Jahre 1863 fast versechsfacht. — An Postanweisungen wurden ausgezahlt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1863 | . . . | 3 040 | Stück über | 14 070 L, |
| - - 1870 | . . . | 19 221 | - - | 84 823 L, |
| - - 1877 | . . . | 68 826 | - - | 254 605 L, |
| - - 1878 | . . . | 75 319 | - - | 271 393 L. |

Von dem im Jahre 1878 ausgezahlten Betrage waren 92,5 pCt. in der Kolonie selbst, 3,9 pCt. in den australischen Kolonien und 3,6 pCt. im Vereinigten Königreiche eingezahlt. In demselben Jahre wurden mittels Postanweisung nach Grofsbritannien 70848 L und nach den australischen Kolonien 26 013 L mehr aus- als eingeführt. — Durch den Telegraphen wurden 1878 13 228 Anweisungen über 54 807 L, 1877 12478 Anweisungen über 55 683 L übermittelt. — Im Durchschnitt entfielen auf je 100 weifse Bewohner 23,8 aufgelieferte Postanweisungen.

Postsparkassen. Jedes Postanweisungsamt ist gleichzeitig Postsparkasse. Bei den bezüglichen Stellen können Beträge von einem Schilling an zur Einzahlung gelangen. Sparbeträge bis zu 200 L werden mit 4½ pCt., Summen über 200 bis zu 500 L mit 4 pCt. verzinst. Für höhere Sparbeträge wird eine Zinsvergütung nicht zugestanden. Die Postsparkassen wurden im Jahre 1867 eröffnet. Im Ganzen sind bisher 89 261 Konten angelegt und 57 129 Konten geschlossen worden. Am 31. Dezember 1878 bestanden 32 132 Konten. Die gesammte eingelegte Summe beziffert sich, einschliefslich der aufgekommenen Zinsen, auf 5 798 316 L, die abgehobene Summe auf 4 979 244 L, so dafs am Jahresschlufs 819 072 L Guthaben für die Theilnehmer verblieben. Im Jahre 1878 wurden 13 005 neue Konten gegen 11 235 in 1877 eröffnet und 9 634 Konten gegen 8 591 in 1877 geschlossen. Während des Berichtsjahres wurden 69 908 Einlagen im Betrage von 762 084 L gemacht; jede Einlage belief sich im Mittel auf 10 L 18 s. Es fanden 42 746 Auszahlungen mit 742 043 L statt; im Durchschnitt betrug jede Auszahlung 17 L 7 s 2 d. Der den Theilnehmern zu Gute geschriebene Zinsbetrag beziffert sich im Ganzen auf 214 006 L. Auf jedes Konto entfiel im Mittel ein Guthaben von 25 L 9 s 9 d. Das Verhältnifs der Theilnehmer zur Bevölkerung war für 1878 1 : 13, in Grofsbritannien 1 : 19. Als Sicherheit für die Theilnehmer war am 31. Dezember 1878 eine Summe zum Nennwerth von 756 310 L 10 s 2 d im Staatsschatz vorhanden, für welche 36 390 L 3 s 2 d Zinsen aufgekommen sind. Die Vorschläge der Postverwaltung wegen Einführung von Penny-Schulsparkassen werden zur Zeit von der obersten Schulbehörde geprüft.

Postverbindungen. In welcher Weise die Postverbindung zwischen Neu-Seeland und Europa hergestellt wird, ist erst kürzlich Gegenstand der Darstellung gewesen. *) Mittels der vierwöchentlichen Verbindung über San Francisco brauchten im Jahre 1878 die Briefe von London bis Auckland im Durchschnitt $40{,}_{92}$, bis Wellington $43{,}_{83}$, bis Dunedin $46{,}_{08}$ Tage, und in entgegengesetzter Richtung $40{,}_{33}$, $43{,}_{42}$ bezw. $45{,}_{42}$ Tage Beförderungsfrist. Auf dem anderen Beförderungswege über Suez und Point de Galle gelangten im Jahre 1878 die Briefe von London nach Dunedin durchschnittlich in $45{,}_{77}$, nach Wellington in $48{,}_{46}$ und nach Auckland in $51{,}_{61}$ Tagen; in entgegengesetzter Richtung in $52{,}_{61}$, $55{,}_{46}$ bezw. $58{,}_{69}$ Tagen.

Für die San Francisco-Postlinie und die anschliefsenden interprovinzialen Küstenfahrten zahlte Neu-Seeland im Jahre 1878 einen Beitrag von 41 657 L 13 s 9 d; die Einnahme an Porto und an Beiträgen der nicht im Vertragsverhältnifs stehenden Kolonien betrug dagegen 29 224 L 17 s 9 d, so dafs an Zuschufs 12 434 L 16 s, gegen 13 181 L 15 s 3 d in 1877, aufzuwenden waren.

Die Postlinie über Galle und Suez erforderte einen Kostenaufwand von 14 452 L 16 s 4 d bei einer Portoeinnahme von 7061 L 4 s 3 d; danach bezifferte sich der Zuschufs auf 7 391 L 12 s 1 d gegen 6844 L 1 s in 1877. Die Kolonie Victoria hat mit der *Peninsular and Steamship Navigation Company* einen im Februar 1880 beginnenden neuen Vertrag wegen Herstellung einer 14 tägigen Postverbindung zwischen London und Melbourne abgeschlossen, und es ist daher die Frage wegen Leitung der britisch-neuseeländischen Posten über Melbourne nach den anderweit erforderlichen Festsetzungen in ernste Erwägung genommen worden.

Die Uebereinkunft vom Jahre 1874, nach welcher die Britische Regierung für die Briefsendungen aus den australischen Kolonien einen Portoantheil nicht empfängt, und andererseits für Briefe nach den Kolonien nur das inländische britische Porto von 1 d für den einfachen Brief unter der Bedingung bezieht, dafs die Kolonien auf eigene Kosten die Postverbindungen einrichten und unterhalten, erreichte am 31. Dezember 1878 ihr Ende. In Folge dessen wurde den Kolonien vorgeschlagen, der Britischen Regierung aufser dem vorerwähnten inländischen Porto fortan noch 3 weitere Pence für jeden einfachen Brief aus Europa zu belassen; der von Grofsbritannien an die Kolonien zu vergütende Einzelportosatz wäre mithin von 5 d auf 2 d herabgesetzt worden. Der diesem Vorschlage entgegengesetzte energische Widerstand der Kolonien ist insofern von Erfolg gewesen, als der alte Vertrag noch bis zum 31. Januar 1880 aufrecht erhalten wird; später will die Britische Regierung 2 d, statt der ursprünglich in Aussicht genommenen 4 d, für den einfachen Brief zurückbehalten. Da indessen die Regierung von Neu-Seeland im Verein mit derjenigen von Neu-Süd-Wales bis zum Oktober 1883 schwere Opfer für den San Francisco-Postdienst bringen mufs, und da der Vertrag wegen dieser Linie in der bestimmten Erwartung abgeschlossen wurde, dafs das Abkommen vom Jahre 1874 inzwischen nicht würde geändert werden, so ist die Britische Regierung nochmals dringend ersucht worden, das gegenwärtige Zahlungsverhältnifs auch fernerhin bestehen zu lassen. Zu einem befriedigenden Ausgleich ist alle Hoffnung vorhanden.

Die Postanstalten einer und derselben Provinz stehen in der Regel sämmtlich mit der Provinzial-Hauptstadt in Verbindung; aufserdem unterhalten die bedeutenderen Städte der angrenzenden Provinzen gleichfalls unmittelbare Postverbindung unter einander. Die Zahl der wöchentlich zwischen den benachbarten Orten verkehrenden Posten ist sehr verschieden. Während einzelne Orte sich einer täglich mehrmaligen Verbindung erfreuen, besteht für andere eine wöchentlich nur einmalige oder noch seltenere Beförderungsgelegenheit.

*) Ergänzungsheft zum Archiv für 1879. Seite 57 bezw. 59 und 60.

In einigen Fällen heifst es hinsichtlich der Verbindung: »Je nach Gelegenheit«, oder »durch jedes dahingehende Schiff«. An regelmäfsigen Kursen bestanden:

| | 1877 | 1878 |
|---|---|---|
| Personenposten . . . | 82 | 113 |
| Reitposten . . . . . | 187 | 207 |
| Botenposten . . . . . | 43 | 52 |
| Posten auf Wasserstrafsen . . . . . | 46 | 45 |
| Bahnposten . . . . . | 31 | 48 |
| | 389 | 465 |

Es betrugen die Kurslängen 1877 7314 engl. Meilen, 1878 8355 Meilen, die von den Posten zurückgelegte Meilenzahl 2 071 219 bezw. 2 308 872 Meilen und die Durchschnittskosten für die Meile $3\frac{1}{3}$ d bezw. 3 d. Die durchschnittlichen Beförderungskosten für die Meile sind hiernach geringer geworden, was hauptsächlich der weiteren Ausdehnung des Eisenbahnnetzes zuzuschreiben ist. Bis jetzt wird für die Postsachenbeförderung mittels der planmäfsigen Eisenbahnzüge eine Vergütung an die Bahnverwaltungen nicht gezahlt; nur für Extrazüge, welche auf Verlangen der Postverwaltung befördert werden, ist eine Entschädigung von 15 s für die Meile zu entrichten. Die Frage wegen anderweiter Regelung der Vergütung ist von der Eisenbahnverwaltung kürzlich angeregt worden und unterliegt gegenwärtig der Beschlufsfassung. — Bahnpostwagen sind seit wenigen Monaten auf der Eisenbahnlinie Christchurch-Dunedin-Invercargill im Gebrauch.

Die Ausgaben für die interkolonialen und interprovinzialen Schiffsposten sind meist aufserordentlich hoch; beispielsweise kosten die 12 jährlichen Fahrten um die Mittelinsel (je 1 213 Meilen) 4000 L oder auf die Meile 5 s 6 d, und die dreizehn jährlichen Fahrten zwischen Nelson und Hokitika (je 240 Meilen) 1 300 L oder für die Meile 4 s 2 d.

Auslieferung der Postsendungen. Bestelleinrichtungen sind an 27 Postorten, meist solchen mit 1000 oder mehr Bewohnern vorhanden. Die Bestellgänge finden täglich ein- bis dreimal statt und erstrecken sich theilweise auch auf die entfernten und weit ausgedehnten Vorstädte.

Der volle Vortheil, welchen das Bestellgeschäft dem Publikum zu gewähren vermag, kann erst gesichert werden, wenn den Briefträgern ihre Aufgabe von den Briefempfängern erleichtert wird. Insbesondere für die berittenen Briefträger geht viel Zeit verloren, wenn sie zur Erreichung der Wohngebäude erst eine beträchtliche Strecke von der Landstrafse abweichen müssen, und ihnen dann noch nicht einmal schnell geöffnet wird. In volksreicheren Ortschaften ist der Mangel eines allgemeinen System in der Nummerbezeichnung der Häuser ein ernstes Hindernifs für die geregelte Briefbestellung. Die Anbringung von Hausbriefkästen an den äufseren Thorwegen der Gehöfte wird dringend empfohlen.

Den Briefträgern und Postboten ist strenge untersagt, andere als die von der Postanstalt übergebenen Sendungen zu bestellen. Sie dürfen für die Bestellung oder Einsammlung von Postsendungen keine Bezahlung annehmen; auch ist ihnen nicht erlaubt, von dem vorgeschriebenen Bestellgang abzuweichen. Die Annahme von Weihnachtsgeschenken ist den Briefträgern ausdrücklich gestattet.

Den Bewohnern eines Ortes mit Postbestelleinrichtung werden die eingegangenen Sendungen am Schalterfenster nicht verabfolgt, es sei denn, dafs nach Ankunft einer Post ein Bestellgang nicht stattfindet. Sollte sich herausstellen, dafs Personen, die im Bestellbezirke wohnen, ihre Sendungen in der Regel »postlagernd« adressiren lassen, so gelangen die Gegenstände gleichwohl zur Bestellung.

Zur Ausgabe der Postsendungen sind die Schalterfenster der Postanstalten an den Wochentagen von 9 Uhr Vorm. bis um 5 Uhr Nachm. geöffnet. An Sonntagen und Festtagen werden die Schalterfenster zwei Stunden offen gehalten, sofern an diesen Tagen englische Posten ankommen.

Die bei den Postanstalten vorhandenen Privat-Briefkasten werden insbesondere an Kaufleute gegen Vorauszahlung einer Gebühr von 1 Pfd. Sterl.

für das Jahr und von 10 s für das Halbjahr vermiethet.

Personen, , welche an Poststrafsen wohnen, können auf Antrag bei dem Haupt-Postmeister des Distrikts ihre Postsendungen in Privat-Briefbeuteln mittels der regelmäfsigen Posten unter folgenden Bedingungen befördern lassen.

Die Gebühr für die Beutelbeförderung beträgt 1 Pfd. Sterl. für das Semester. Der Beutel wird auf Kosten des Korrespondenten beschafft und unterhalten, mufs aus Leder verfertigt und mit einem Schlofs versehen sein. In den Beutel darf nur die Korrespondenz derjenigen Personen aufgenommen werden, welche auf der Besitzung des betreffenden Korrespondenten wohnen oder in dessen Diensten stehen. Der Korrespondent hat für das Porto aller durch den Beutel beförderten unfrankirten Postsendungen und für die Rücksendung der Empfangsbescheinigungen über Einschreibsendungen zu haften.

Die Postfuhrunternehmer sind verpflichtet, die Privat-Briefbeutel ohne Bezahlung mitzunehmen und auszutauschen, brauchen aber nicht von dem vorgeschriebenen Wege abzuweichen und dürfen aus dieser Veranlassung nicht versäumen.

Unbestellbare Sendungen. Zu Monatsanfang wird von jedem Postamt der Kolonie eine Nachweisung der vom Auslande eingegangenen Briefe veröffentlicht, welche seit Monatsfrist lagern. Bleiben die Briefe zwei weitere Monate lang unabgefordert, so werden sie dem »*Dead Letter Office*« behufs der Rücksendung zugestellt. [Unabgeforderte Briefe aus der Kolonie gelangen nach Verlauf von zwei Monaten an das *Dead Letter Office*. Hat sich der Absender eines unanbringlichen Briefes auf dem Umschlag namhaft gemacht, so wird ihm der Brief schon nach einem Monat wieder übermittelt. Der Absender kann in solchem Falle die Lagerfrist (mindestens zehn Tage) selbstständig vorschreiben. — Die Zahl der unabgeforderten und unanbringlichen Briefe betrug im Jahre 1878 67 473 Stück gegen 65 953 in 1877, 59 070 in 1876, 55 531 in 1875 und 37 313 in 1874. Das Verhältnifs der zum *Dead Letter Office* gelangten Briefe zur Gesammtzahl der beförderten Briefe war 1 : 230. Von den betreffenden Briefen wurden im Jahre 1878

| | | |
|---|---|---|
| eröffnet und an den Absender zurückgesandt . . | 53 483 | Stück, |
| uneröffnet nach anderen Ländern zurückgesandt . | 8 733 | - |
| den Adressaten nachträglich zugestellt . . . . | 117 | - |
| vernichtet . . . . . . . . . . . . . . . . | 5 140 | - |
| | 67 473 | Stück. |

In diesen Sendungen waren Werthgegenstände im Betrage von 4063 L 10 s 6½ d enthalten; aufserdem fanden sich darin verschiedene Gold und Silbersachen vor. 35 Briefe, 649 Zeitungen und 421 Bücher waren ohne Adresse.

Finanzielles Ergebnifs. Die Einnahmen für das Etatsjahr 1878/79 stellten sich, wie folgt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für Freimarken . . . . . . . . . . . . | 101 402 L | 10 s | 8 d, |
| an Gebühren für Postanweisungen . . . | 6 902 L | 19 s | 0 d, |
| an Gebühren für Privat-Briefbeutel und Privat-Briefkasten . . . . . . . . . | 3 017 L | 0 s | 0 d, |
| vermischte Einnahmen . . . . . . . . | 728 L | 9 s | 0 d, |
| Portobezug von Grofsbritannien . . . . | 15 000 L | 0 s | 0 d, |
| Beiträge zur San Francisco Postlinie . . . | 2 855 L | 14 s | 9 d, |
| zusammen . . | 129 906 L | 13 s | 5 d. |

Die Ausgaben betrugen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| für Löhnungen . . . . . . . . . . . . | 40 565 L | 14 s | 9 d, |
| für die Seeposten . . . . . . . . . . . | 56 562 L | 14 s | 6 d, |
| für die inländischen Postverbindungen . . | 29 395 L | 19 s | 9 d, |
| für zufällige Zahlungen . . . . . . . | 5 953 L | 12 s | 8 d, |
| für sonstige Verbindlichkeiten . . . . . | 10 230 L | 0 s | 0 d, |
| zusammen . . | 142 708 L | 1 s | 8 d. |

Gegen das Vorjahr haben sich die Einnahmen um 15 715 L oder um 13,76 pCt. gesteigert, während der Zuschufs von 21 927 L auf 12 801 L gesunken ist. — Die portofreie beförderte amtliche Korrespondenz würde nach der angestellten Berechnung einen Ertrag von 56 176 L abgeworfen haben; danach wäre bei Aufhebung der Portofreiheit ein Ueberschufs von 43 374 L 12 s erzielt worden.

Weltpostverein. Leider zögert die Kolonie Neu-Seeland, gleich ihren australischen Schwesterkolonien, noch immer, dem Weltpostverein beizutreten; sie will dem Jahresberichte zufolge in dieser Beziehung nicht eher Entschlufs fassen, als bis die obwaltende Meinungsverschiedenheit mit dem Mutterlande wegen Regelung des Portobezuges auf gerechter Grundlage erfolgt sein wird. Hoffentlich ist die Zeit nicht mehr fern, wo unsere Gegenfüfsler die Kette der Völker verbindenden Einigung vollständig schliefsen werden. Dadurch würde die Kolonie, welche nach Verlauf weniger Jahre einen so glänzenden Erfolg in der Entwickelung ihres Postwesens aufzuweisen hat, ihren Bewohnern einen neuen grofsen Dienst erweisen, und sicherlich würde sie aus den anfänglich zu bringenden finanziellen Opfern im Laufe der Jahre reiche Ernte erblühen sehen.

## III.

## Telegraphenwesen, Eisenbahnen, Schifffahrt.

Das Telegraphenwesen Neu-Seelands *) untersteht einem Kabinetsminister, welcher die Bezeichnung »Kommissarius der Telegraphen« führt und zugleich das Amt eines General-Postmeisters bekleidet. Der erste Beamte der Telegraphenverwaltung ist der Generaldirector (*General Manager*), welchem das gesammte Personal unmittelbar untergeordnet ist.

Behufs Unterhaltung und Ueberwachung der Telegraphenlinien, welche sich sämmtlich in Händen der Regierung befinden, sind 5 Distriktsinspectoren und 40 Aufseher angestellt. Die Aufseherstationen sind derartig vertheilt, dafs sich die berittenen Beamten innerhalb 6 bis 8 Stunden gegenseitig erreichen können.

Am 30. Juni 1877 bestand das neuseeländische Telegraphennetz aus 3259 Meilen Linienlänge und 7423 Meilen Drahtlänge, was, gegenüber dem Vorjahre, eine Vermehrung um 105 Meilen Linie und 176 Meilen Draht darstellt. Zu diesem Netze gehört das im Jahre 1875 erneuerte, 20 Seemeilen lange unterseeische Kabel zwischen Wellington und Picton bei Nelson, welches die Nordinsel mit der Mittelinsel in unmittelbare Verbindung setzt.

Die Telegraphenstangen Neu-Seelands sind fast ausschliefslich aus einheimischen Holzarten hergestellt; insbesondere werden die Totara (*Podocarpus Totara*) und der Kauri (*Daumara Australis*) verwendet. Alle Stangen sind aus Schnittholz verfertigt; ihre normale Höhe beträgt 20 Fufs, ihre Stärke am Schaft 8 und an der Spitze 6 Quadratzoll. Die Isolatoren sind meist nach dem System Varley aus brauner Fayence gefertigt, werden aber seit einiger Zeit versuchsweise durch Isolatoren aus weifsem Porzellan nach preufsischem Muster ersetzt.

Die Zahl der Büreaus betrug Ende 1876/77 155 und Anfangs Oktober 1878 181. In der Mehrzahl sind sie mit Postämtern vereinigt. An Apparaten kommen solche nach dem System Morse mit polarisirten Siemens'schen Relais zur Verwendung. Ein Platten Blitzableiter von Siemens ist zwischen jeden Liniendraht und den betreffenden Stationsapparat eingeschaltet. Das Duplexsystem wird auf mehreren Linien bis zu einer Länge von 500 Meilen angewendet.

Die Einwirkung der salinischen Ausdünstungen des Meeres hat sich für die aus mehreren Drähten bestehenden Linien sehr nachtheilig erwiesen, und es sind daher diese Linien,

*) Benutzte Literatur *Journal télégraphique. — The Telegraphic Journal. — New Zealand Postal Guide.*

so weit irgend möglich, in das Innere des Landes verlegt worden. Wo die Gebirge eine derartige Verlegung nicht gestatteten, sind, um die Isolation thunlichst vollkommen zu machen, in unmittelbarer Nähe des Meeres für jeden Draht besondere Stangen verwendet worden. Von den Schwierigkeiten, welche mit der Herstellung des Kolonialnetzes verbunden waren, erhält man einen Begriff, wenn man erwägt, dafs beispielsweise auf dem gröfsten Theil der Strecke zwischen Hawera und New-Plymouth erst die Gesträuche in einer Breite von 40 m zur Bahnung eines Weges für die Leitung fortgerissen werden mufsten.

Zur Herstellung einer Verbindung des Kolonialnetzes mit den Telegraphenanlagen der übrigen australischen Kolonien und mit Europa schlofs die Regierung im Jahre 1875 einen Vertrag mit der *Eastern Extension Australasian and China Telegraph Company*, nach welchem letztere sich verpflichtete, gegen eine auf zehn Jahre zahlbare Beihülfe von jährlich 7500 L ein unterseeisches Kabel zwischen Sydney und Neu-Seeland zu legen. Die Taxe soll vertragsmäfsig für ein Telegramm von zehn Worten 7 s 6 d und für jedes weitere Wort 9 d betragen, jedoch auf 5 s für das Telegramm bezw. 6 d für das Wort ermäfsigt werden, wenn während eines Semesters im Durchschnitt täglich (den Sonntag ausgenommen) 200 Telegramme befördert werden. Am 21. Februar 1876 wurde das Kabel, welches von der Botany Bai bei Sydney nach der Blind Bai bei Nelson führt und eine Länge von 1282 Seemeilen hat, fertig gestellt.

Die neuseeländische Regierung übernimmt keine Verantwortlichkeit für Irrthümer, Fortlassungen oder Verzögerungen bei Uebermittelung der Telegramme bezw. für die unterlassene Beförderung eines Telegramms.

Alle aufzuliefernden Telegramme müssen lesbar mit Tinte geschrieben sein; sie sollen eine genaue Adresse und die eigenhändige Unterschrift des Absenders tragen. Abkürzungen von Wörtern sind unzulässig; Zahlenangaben sind thunlichst in Buchstaben niederzuschreiben.

Die Telegramme werden in folgender Reihenfolge abgegeben:

1. Telegramme der General- oder Distrikts-Regierung mit der Bezeichnung »dringend«.

2. Telegramme wegen Verhaftung von Verbrechern oder Angeklagten bezw. wegen Entdeckung oder Verhütung von Verbrechen.

3. Telegramme in Fällen besonderer Dringlichkeit (Unfälle, Krankheiten, Todesfälle).

Im Uebrigen werden die Telegramme in der Reihenfolge der Auflieferung befördert. — Dringende Telegramme sind gegen Zahlung der doppelten Beförderungsgebühr zulässig und werden vor den gewöhnlichen Telegrammen abgegeben. — Wenn mehrere Telegramme zu gleicher Zeit aufgeliefert werden, und eines derselben von beträchtlicher Länge ist, so darf der Beamte nicht mehr als 200 Worte auf einmal abtelegraphiren und mufs in der Zwischenzeit erst die übrigen Telegramme befördern. — Die Ziffernschrift ist gestattet. Einzeln stehende Ziffern werden als ein Wort gezählt; imgleichen Gruppen von fünf Ziffern oder von weniger als fünf Ziffern. Für Ziffern-telegramme ist stets die Wiederholungsgebühr zu entrichten.

Die Gebühren betragen:

bei gewöhnlichen Telegrammen für die ersten zehn Worte 1 s, für jedes weitere Wort 1 d; an Sonntagen doppelte Sätze;

bei Zeitungstelegrammen an Wochentagen von 8 Uhr Vorm. bis um 5 Uhr Nachm. für die ersten zehn Worte 6 d, für jedes weitere Wort $^1/_2$ d; in der Zeit von 5 Uhr Nachm. bis 8 Uhr Abends für die ersten 25 Worte 6 d und für weitere je 25 Worte oder einen Theil derselben 3 d; an Sonntagen doppelte Sätze.

Nach Ankunft einer überseeischen Post werden Zeitungstelegramme bis zu 200 Worten auch in den Tagesstunden gegen die für den Abend gültigen Gebührensätze befördert. Adresse und Unterschrift werden dabei bis zu zehn Worten nicht gerechnet.

Schiffsführer dürfen gegen Zahlung einer einheitlichen Gebühr von 6 d (einschliefslich der Gebühr für die Antwort) um Auskunft über den Stand des Wetters etc. an die Hafenmeister derjenigen Häfen telegraphiren, nach welchen sie fahren, oder welche auf ihrem Kurse liegen. Diese Telegramme müssen kurz gefafst sein und dürfen in keinem Falle mehr als zehn Worte Text enthalten.

Einfach zu taxirende Wörter dürfen nicht mehr als zehn Buchstaben haben; künstlich zusammengezogene Wörter unterliegen der Zifferntaxe. — Für die Wiederholung eines Telegramms ist die Hälfte der gewöhnlichen Beförderungsgebühr zu zahlen. — Die Telegramme werden auch unfrankirt zur Beförderung angenommen, wenn sie die Aufschrift »Collect« tragen. Verweigert jedoch der Empfänger die Zahlung, so ist die Beförderungsgebühr vom Absender nachträglich zu entrichten.

Eine eigene Art bilden die »verzögerten Telegramme« *(delayed telegrams)*, deren Beförderung theilweise mittels der Post erfolgt. Die Verwaltung läfst diese Telegramme im Laufe des Tages abgeben und am Abend des nämlichen Tages an die Post zur Weiterbeförderung ausliefern. Die betreffenden Telegramme sind mit dem Worte »*Delayed*« zu versehen. Die Beförderungsgebühr beträgt 6 d für die ersten zehn Worte und ½ d für jedes weitere Wort. Adresse und Unterschrift werden, bis zu zehn Worten, nicht mittaxirt. An Postgebühr wird das gewöhnliche Porto erhoben.

Bei ernstlicher Verzögerung von Telegrammen in Folge von Betriebsstörungen wird dem Absender auf schriftlichen Antrag die Gebühr erstattet, wogegen das Telegramm vernichtet wird.

Die Uebermittelung der Telegramme erfolgt in einer Meile Umkreis um die Station kostenfrei; mufs das Telegramm weiter befördert werden, so ist, je nach dem Falle, das Droschken-, Omnibus- oder Pferdegeld besonders zu entrichten. Ist es nothwendig, das Telegramm zu Wasser zu befördern, so werden die Kosten für das Boot stets vom Empfänger eingezogen. Bei der Bestellung von Telegrammen mit bezahlter Antwort hat der Bote zehn Minuten lang auf die Ausfertigung der Antwort zu warten.

In der Regel werden die Telegraphenanstalten an den Wochentagen von 9 Uhr Vorm. bis 5 Uhr Nachm., an einzelnen Orten von 8 Uhr Vorm. bis 8 Uhr Abends offen gehalten. Für die Zwecke der Presse sind gewisse Stationen an bestimmten Wochentagen (1 bis 4 Tage der Woche) eine halbe Stunde lang geöffnet. An Sonntagen und Festtagen währen die Dienststunden von 10 bis 10½ Uhr Vorm. und von 5 bis 5½ Uhr Nachm. Werden die Telegraphenämter ausnahmsweise und aus besonderer Veranlassung über die gewöhnlichen Geschäftsstunden hinaus offen gehalten, so wird für die nach der eigentlichen Schlufszeit aufgelieferten Telegramme doppelte Beförderungsgebühr erhoben.

Die Zahl der im Jahre 1876/77 übermittelten Telegramme belief sich auf 1 124 432 Stück; im Jahre 1877/78 wurden 1 260 477 Telegramme übermittelt. Die Einnahme bezifferte sich für 1876/77 auf 65 645 L und für 1877/78 auf 73 260 L. Im Jahre 1876/77 betrug die Ausgabe 81 285 L, nämlich 63 354 L für den Stationsdienst, und 17 931 L für die Linienunterhaltung. In demselben Jahre würde sich an Stelle eines Zuschusses von 15 640 L ein Ueberschufs von 1 385 L ergeben haben, wenn für die gebührenfrei beförderten Staatstelegramme Zahlung geleistet worden wäre.

Eisenbahnen.*) Mit dem Bau von Eisenbahnen ist keine der übrigen australischen Kolonien so schnell vorgeschritten, wie Neu-Seeland. Nachdem schon mehrere Bahnen von lokaler Bedeutung erbaut waren, beschlofs das neuseeländische Parlament im Dezember 1871, den Bau einer Hauptlinie von Auckland im Norden der Nord-

*) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1873—1879. — *Street's Indian and Colonial mercantile Directory.*

insel bis nach Invercargill im Süden der Mittelinsel, welche nur durch die Cook-Strafse eine Unterbrechung erleiden sollte, ausführen zu lassen, und an diese Hauptbahn einige Zweiglinien anzuschliefsen. Das Parlament bewilligte zu diesem Zweck vorläufig eine Summe von 2 800 000 L; davon sollten 1 600 000 L auf der Nordinsel und 1 200 000 L auf der Mittelinsel zur Verwendung kommen. Um die erforderliche, bedeutende Anleihe auf dem Geldmarkt zu ermöglichen, trat das englische Parlament ins Mittel und übernahm eine Zinsgarantie von 5 ½ pCt. Die Herstellung der meisten Bahnstrecken wurde an die englische Firma John Brogden and Sons vergeben. Dieses Haus übernahm es, auf Kosten der Kolonialregierung eine beträchtliche Anzahl Eisenarbeiter von England nach Neu-Seeland überzuführen. Bis Ende April 1873 waren bereits, mit Einschlufs der Familienglieder, 2 073 Personen eingetroffen. Auch aus Norwegen und Schweden liefs die Regierung durch ihre Agenten Erdarbeiter frei nach Neu-Seeland befördern.

Ende September 1873 besafs die Kolonie 105 engl. Meilen fertige Eisenbahnen, welche mit Einschlufs des Betriebsmaterials einen Kostenaufwand von 1 550 500 L oder 14 760 L für die Meile erfordert haben. Im Juli 1876 war der Bau von zusammen 1 030 engl. Meilen Eisenbahnen bewilligt; davon befanden sich 549 Meilen — 145 auf der Nordinsel und 404 auf der Mittelinsel — im Betriebe, und 382 Meilen — 183 auf der Nordinsel und 199 auf der Mittelinsel — im Bau, während der Rest von 99 Meilen noch nicht in Angriff genommen war. Der verausgabte Kapitalbetrag belief sich auf 5 215 018 L. — Die Länge der am Schlufs des Jahres 1876 fertig gestellten Bahnen betrug 718 Meilen — 171 ¾ Meilen auf der Nordinsel und 546 ¼ Meilen auf der Mittelinsel —; im Bau waren 427 ¼ Meilen und in der Vermessung 161 ¾ Meilen begriffen. Zu Anfang Juli 1878 befanden sich bereits 1068 Meilen im Betrieb. Durch den aufserordentlich schnellen Bau von Eisenbahnen hat sich die Kolonie eine gewaltige Schuldenlast aufgebürdet; dieselbe bezifferte sich, mit Ausschlufs der ebenfalls vom Staate garantirten besonderen Provinzial-Anleihen, am 30. Juni 1878 auf 22 491 111 L. Für Jahreszinsen und einzulösende Bonds hatte die Kolonie um diese Zeit 1 195 320 L zu zahlen, was reichlich ein Viertel der gesammten Einnahme in Anspruch nahm.

Die Gesammteinnahme auf den Eisenbahnen in Neu-Seeland belief sich im Etatsjahr 1877/78 auf 563,635 L, die Betriebsausgabe auf 403 383 L oder 71,56 pCt. der Einnahme. Zur Verzinsung des Anlagekapitals blieben also 160 252 L übrig.

Nach offiziellen Angaben sollten im Jahre 1878/79 auf der Nordinsel 600 000 L und auf der Südinsel 108 000 L für den Bau neuer Eisenbahnen verwendet werden; für 1879/80 sind 550 000 L, für 1880/81 580 000 L und für 1881/82 702 000 L Baukapital in Aussicht genommen.

Die neuen Linien auf der Nordinsel werden zum grofsen Theile Land der Eingeborenen berühren. Dies gilt namentlich von der Bahn, welche von Auckland im Norden der Insel nach Wellington an der Cook-Strafse in einer Länge von 476 Meilen laufen soll, und von welcher erst die Strecken Auckland-Ohaupo, 94 Meilen, und Wellington-Featherston, 38 Meilen, vollendet sind. Die Erwerbung des nöthigen Landes im Herzen der Insel, wo sich die Eingeborenen bisher gegen die Weifsen streng abgeschlossen gehalten haben, wird noch viele Schwierigkeiten verursachen. *) Die Maori kennen die Gefahr, welche ihnen droht, wenn sie die Weifsen einlassen, denn es ist gleichbedeutend mit ihrem Untergange. Jedenfalls wird die Regierung viel Vorsicht und Klugheit brauchen müssen, um die Häuptlinge für Abtretung des erforderlichen Landes auf deren ausschliefslichem Gebiete zu gewinnen.

Von besonderer Wichtigkeit ist, dafs am 6. September 1878 eine ununter-

*) Vergleiche Abschnitt I.

brochene Schienenstrafse von Christchurch bis Invercargill im Süden an der Foveaux-Strafse eröffnet wurde. Im Norden von Christchurch findet die Bahn Fortsetzung bis Amberley. Die Mittelinsel wird danach auf mehr als zwei Drittel ihrer Längenausdehnung von einer Schienenstrafse durchschnitten. Zahlreiche Nebenbahnen stehen theils mit der Hauptlinie in Verbindung, theils sind solche zur Beschleunigung des Verkehrs zwischen den Seehäfen und dem Binnenlande angelegt worden. Eine Aufzählung der einzelnen Linien würde indessen bei der gegenwärtig noch geringen Wichtigkeit der Ortschaften ohne besonderen Nutzen für unsere Leser sein.

Wie bereits angegeben, umfafste das neuseeländische Bahnnetz im Juli 1878 1068 engl. Meilen oder 1718 km. Es entfallen danach auf 1 qkm Landfläche 0,006 km Bahnlänge oder 1 km Bahnlänge auf 158 qkm. Auf eine geographische Quadratmeile kommen 0,34 km Bahnlänge (in Grofsbritannien 4,75 km und in Preufsen 2,67 km). Wenn nach diesen Zahlen die bisherige Leistung der jungen Kolonie im Eisenbahnwesen weniger klar hervortritt, so erhellt dagegen die aufserordentliche Rührigkeit, wenn man die Bewohnerzahl mit in Betracht zieht. Während in Grofsbritannien 8,45 und in Preufsen 6,53 km Bahnlänge auf je 10 000 Bewohner entfallen, kommen in Neu-Seeland auf die gleiche weifse Bewohnerzahl 41,4 km; sicherlich eine Leistung, welche uns mit aufrichtiger Bewunderung für die Thatkraft und den Schaffensgeist der Kolonialbevölkerung erfüllen mufs.

Schifffahrt.*) An Handelsschiffen besafs die Kolonie zu Ende des Jahres 1876 538 mit 44 401 Tonnengehalt, nämlich 442 Segler von 34 060 Tonnen und 96 Dampfer von 10 431 Tonnen. Am Schlusse des Jahres 1875 waren 502 Schiffe von 42 052 Tonnen — 425 Segler von 34 403 Tonnen und 77 Dampfer von 7622 Tonnen — vorhanden. Aus diesen Zahlen ergiebt sich, dafs auch in Neu-Seeland die Segelschifffahrt mehr und mehr durch die Dampfer verdrängt wird. Zwischen den bedeutenderen Hafenplätzen Neu-Seelands wird fortgesetzt eine regelmäfsige Seeverbindung unterhalten. — Die Ueberfahrt von London nach Neu-Seeland mittels Schnellsegler erfordert im Durchschnitt einen Zeitraum von 90 Tagen. Das Fahrgeld beträgt für die erste Kajüte 45 L, für die zweite Kajüte 25 Guineen und für die dritte Kajüte 16 bis 18 L. Kinder unter zwölf Jahren werden für den halben Fahrpreis und Kinder unter einem Jahre unentgeltlich befördert.

## IV.

## Reiseleben.

Nach der vorstehenden Darstellung wird man leicht geneigt sein, das Verkehrswesen Neu-Seelands mit unseren eigenen Verhältnissen zu vergleichen, und zu der Ansicht gelangen, dafs eine Postfahrt in Neu-Seeland sich nicht wesentlich anders gestalte, als eine Reise auf unseren sauberen Kunststrafsen in einem bequem ausgestatteten Postwagen. Ganz so ist es denn doch nicht. Bei den für Eisenbahnbauten zu bringenden aufserordentlichen Opfern haben für die Anlage der Kunststrafsen nur verhältnifsmäfsig geringe Beträge verwendet werden können, und so treffen wir auf den Poststrafsen Hindernisse aller Art. Werthvolle Aufschlüsse über das neuseeländische Reiseleben verdanken wir Dr. Max Buchner, welcher aus Reiselust Schiffsarzt geworden war und ein auf Kosten der Kolonialregierung ausgerüstetes Segelschiff mit Auswanderern nach Neu-Seeland begleitet hatte. Hier unternahm er eine Reise von Wellington nach Auckland, also fast durch die ganze Nordinsel. Die Schilderung dieser Reise gewährt ein fafsliches Bild nicht nur von den Verkehrsmitteln der Kolonie, sondern auch von dem Charakter des Landes und seiner Bewohner. Zur wesentlichen Ergänzung und zum Abschlufs unserer Darstellung mag daher

*) Preufsisches Handels-Archiv. 1878. II.

die Beschreibung der Reise *) im Auszuge hier folgen.

Am Morgen des 29. Mai, als es noch dunkel war, holte mich die vierspännige Postkutsche, deren Bocksitz ich bestieg, von dem Gasthause in Wellington ab. Die Strafse führte neben der Hutt River Eisenbahn dicht am westlichen Ufer des Hafens entlang. Steil ansteigender Busch, stellenweise durch Feuer gelichtet, erhebt sich zur Linken. Durch einen Thaleinschnitt kommt ein Bächlein herab. Wir biegen hinein ins Gebirge, und wie mit einem Schlage verändert sich die Scenerie.

Jede Spur von Ansiedelungen ist verschwunden; die üppige Pracht eines jungfräulichen, neuseeländischen Forstes umfängt uns. Die Strafse wird enger; so eng, dafs kaum ein Fufsgänger dem Wagen ausweichen kann. Bald auf dieser, bald auf jener Seite des murmelnden Bächleins leitet der Postillon das Viergespann nach links und nach rechts um scharfe Felsenkanten. Die Biegungen sind so zahlreich und so kurz, dafs man keine hundert Schritt weit den Weg vor sich sieht und jede Minute glaubt, er müsse aufhören. Hohe majestätische Bäume, im Morgenthau glänzendes Strauchwerk und hellgrüne Farren neigen sich über die Strafse, und blaue Eisvögel schwirren eiligen Fluges ins Dickicht. Einmal tauchen etliche Holzhütten, von kleinen Gärten umgeben, überraschend aus der romantischen Abgeschiedenheit des Busches. Hunde springen bellend an den Zaun, als der Kutscher Zeitungen oder Briefe hinüberwirft.

In dem Dorfe Johnsonville war die Wasserscheide erreicht und ein anderes Bächlein begleitete die weitere Fahrt. Schulkinder, welche nach der Schule wanderten, baten den Kutscher, eine Strecke fahren zu dürfen, und wir hielten, um sie mitzunehmen. Die Umgebung wurde weiter, der Busch wich zurück. Eisvögel safsen auf dem die Strafse begleitenden Telegraphendraht, wie zu Hause im Herbst die Schwalben.

Die Strafse, auf welcher wir kaum merklich ansteigend die Halbinsel in der Südwestecke der Provinz Wellington durchkreuzten, steht plötzlich vor einem jähen Absturz von 200 m, unter welchem der Indische Ozean gegen einen schmalen Dünensaum in langen, langsam anrückenden Wogen donnert. Schnurgerade zieht sich die weifse Schaumlinie der Brandung und der glänzend gelbe Streifen des Ufersandes bis in die allmählich verschwimmende Ferne. Zwei kleine schwarze Pünktchen bewegen sich auf ihr näher. Es sind Maorireiter, welche auf dem Strande, der einzigen Verkehrsstrafse dieser Gegend, ihre struppigen Pferde entlang hetzen. Auch wir mufsten hinunter. Unheimlich steil klettert die schmale und schlechte Strafse, ängstlich sich an alle Krümmungen der schroffen Bergwand drückend, in die Tiefe. Kein Geländer schützt vor dem drohenden Abgrunde, und an den Ecken ist der Rand so schadhaft und nah, dafs die von den Pferdehufen losgeschlagenen Steine unmittelbar in die grüne Schlucht fallen, in welcher unser Bächlein halb versteckt von Felsblock zu Felsblock hüpft. Der Kutscher treibt das Viergespann bald im Trab, bald im Schritt über den gefährlichen Weg. Jetzt erst begriff ich, weshalb man sich in Wellington wunderte, dafs noch nie eine Postkutsche in den Abgrund gestürzt wäre. Uns traf glücklicher Weise dieses mit grofser Spannung erwartete Ereignifs nicht, obwohl die im Wagen befindlichen beiden Weiber durch ihr Gekreisch beinahe die Pferde scheu gemacht hätten, sobald sich der Wagen nach aufsen, statt nach der Felswand neigte.

Unten wurden die Pferde gewechselt. Dann ging es auf den muschelbesäten Strand hinaus, dessen nasser Sand 40 Meilen lang eine vortreffliche feste und glatte Strafse abgiebt. Wir bogen rechts und nach Norden. Die Berge wichen zurück, das flache Vorland

*) Max Buchner. Reise durch den Stillen Ozean. Breslau 1878. J. U. Kern's Verlag (Max Müller).

wurde breiter und überzog sich mit einer fremdartigen Vegetation von wogendem Schilf, von Phormiumgebüsch und von einzeln stehenden Kohlpalmen. Donnernd brach sich zur Linken in endloser Linie die Brandung und gofs zuweilen über die sanfte Böschung des Pfades breite schaumige Zungen, welche unter den Hufen und Rädern ohnmächtig zerspritzten. Wild und malerisch zerlumpte braune Maori zu Pferde begegneten uns und fragten nach Briefen.

Brücken giebt es auf dieser Naturstrafse nicht, wenn auch mehrere Flufsmündungen sie quer unterbrechen. Wir fuhren einfach durch ihr kiesieges Bett, und unsere Damen im Wagen wurden ersucht, die Beine und das Gepäck auf die Sitze zu nehmen. An einer der vielen Fuhrten bogen wir nach einem weiter innen liegenden Gehöfte, um einen Lootsen zu holen. Das Gehöft, mehrere altersschwache Gebäude im Verandastyl, stand in einem ehemaligen Maori-Pa, dessen niedriger Wall und Graben noch deutlich zu erkennen waren.

So lange wir auf dem glatten Ufersande fuhren, ging es trotz der inzwischen eingetretenen Dunkelheit rasch dahin. Fünf grofse blitzende Laternen warfen ihr helles Licht voraus auf den Weg. Die vier Pferde fühlten, dafs es galt, das Nachtquartier zu erreichen. Kurz vor unserem Ziele Foxton, einer jungen Stadt von etwa 500 Einwohnern, mündet der Flufs Manuwatu. Um ihn zu überschreiten, mufsten wir eine Fähre etwa zwei Kilometer binnenlands aufsuchen. Doch es war nicht leicht, den Weg durch das Gestrüpp zu finden. Ein wildes Wirrsal von Phormium und Schilf suchte unsere Fahrt zu hemmen, aber die eifrigen Pferde rissen ungestüm den heftig stampfenden und rollenden Wagen vorwärts. Langsam wurden Wagen, Pferde und Passagiere durch die plumpe schwimmende Brücke über den Strom getragen.

Mit Tagesanbruch brach ich von Foxton auf, um die vor wenigen Wochen eröffnete, 37 km lange Eisenbahn nach Palmerston zu benutzen. Der Betrieb war noch überaus primitiv. Eine aufsergewöhnlich kleine Maschine mit Tender und zwei Personenwagen nach amerikanischem System bildeten den ganzen Zug. Ziemlich lange war die planmäfsige Abfahrtszeit vorüber, die Passagiere stampften vor Kälte und Ungeduld laut mit den Füfsen, die Lokomotive summte, aber Maschinist und Schaffner fehlten noch. »Charly, Charly« rief der Billeteur durch die Hinterthür des Miniatur-Stationsgebäudes nach einem Wirthshaus hinüber, wir riefen mit, aber Charly kam nicht. Erst eine Viertelstunde später erschien der Schaffner mit einer Anzahl Freunde, fragte nach dem Maschinisten und ging ihn suchen, worauf dieser sogleich erschien und nun den Schaffner suchen ging. Als endlich Beide sich gefunden hatten, und der Zug in Bewegung war, mufste nochmals gehalten werden, weil man den Briefbeutel vergessen hatte. Bald nahm uns ein hoher Busch auf. Der Durchhau für die Bahn war so schmal, dafs über ihm die Bäume zusammenschlugen und eine grofse Laube bildeten. Weifse Zelte, über deren Eingang häufig ein Stück rohen Fleisches hing, guckten hier und da aus dem Dickicht: die Nachtquartiere von Bahnarbeitern.

Palmerston bietet das richtige Bild einer hinterwäldlerischen Ansiedelung. Ringsum ist Busch. Aufser wenigen gröfseren Holzhäusern sieht man nur ganz kleine Holzhütten über das weithin gelichtete Gebiet zerstreut. Sägemühlen dampfen geschäftig, und schwere Blockwagen tragen ihnen die Riesen des Waldes zu.

Vor dem Wirthshause harrte die bereits bespannte Postkutsche. Nach einem langwierigen Uebersetzen mittels Fähre über den Manuwatu erreichten wir die Berge und die wegen ihrer Gefährlichkeit berühmte Strafse durch den Manuwatu-Schlund, von dem man sich in Neu-Seeland in höherem Mafse, als von irgend einem anderen Punkte der Postlinien wundert, dafs er noch nie einen Postwagen zum Sturz in den Abgrund gebracht hat. Etwa dreifsig Meter unter uns zur Linken toste der Manuwatu über Felsblöcke und Baumstämme, zur Rechten war eine steile,

zuweilen drohend überhängende Felswand; und wäre eines der vier Pferde scheu geworden, nichts hätte uns gehindert hinabzustürzen. Immer wieder wurde das Auge nach dem Boden abgelenkt, der kaum einen Fufs von den Rädern fast senkrecht abgeschnitten war. Bis zum Nachtquartier Takapau wurden hauptsächlich skandinavische Ansiedelungen berührt, deren eine den Namen »Danewik« führt.

Als wir am nächsten Tage Napier erreichten, war es bereits Nacht geworden. Ich fuhr mittels Droschke in das berühmte Kriterion Hôtel, dessen reicher Besitzer der kostspieligen Anlage jährlich einen Theil seines Einkommens opfert.

Napier, ein Städtchen von 3000 Einwohnern, ist auf und um einen Sandsteinfelsen gebaut, welcher aus niedrigen, marschigen Ufern in die weite Hawkes Bay hineinragt und nur durch einen schmalen, theilweise von Menschenhand gebildeten Deich mit dem Hauptlande zusammenhängt. Nach innen eine Lagune, nach aufsen der weite Ozean, welcher ohne Unterlafs seine Wogen gegen flache Dünen heranrollt; das sind die Begrenzungen. Ein Theater in »Oddfellows Hall«, ein Lesekabinet »*Athenaeum*«, wie es in jedem Städtchen Neu-Seelands zu finden ist, eine Irrenanstalt und ein Gefängnifs, die Post und die Provinzial-Regierung sind die öffentlichen Gebäude, alle aus Holz stilvoll konstruirt, um welche sich, theils zu geschlossenen sauberen Strafsen gereiht, theils mit Gärten umgeben, Häuser jeglichen Grades von Kultur gruppiren bis hinab zu den aus Brettern und Leinwand, aus Blechfetzen und Pappendeckeln lumpig zusammengeflickten Hütten der ärmeren Maori. Ein Theil der hier wohnenden Maori erfreut sich grofser Wohlhabenheit und lebt vollkommen europäisch. Braune Kavaliere und Damen zu Pferde gehören zu den täglichen Erscheinungen.

Von Napier ging es in zwei Tagereisen nach Tapuaeharuru. Ich hatte vier Reisegefährten. Der Wagen war den zu überwindenden Terrainschwierigkeiten angemessen beiderseits einen Fufs schmäler als die Radaxen, und gewährte kaum vier Reisenden hinreichend Platz im Innern. Der Weg hörte bald auf ein solcher im europäischen Sinne zu sein. Wir fuhren durch eine Schlucht aufwärts; durch dieselbe schlängelte sich ein Flufs in einem kiesigen Bett herab, welchen wir fast jede Minute passirten, jetzt nach dieser, dann nach jener Seite, da das uns als Strafse dienende flache Ufer bald links, bald rechts von den Windungen angeschwemmt war. Meine Gefährten behaupteten, wir müfsten fünfzigmal durch den Flufs, es mag aber nicht öfter als zwanzigmal gewesen sein. Nur zweimal kam das Wasser in den Wagen, und wir mufsten die Beine aufheben, um trocken zu bleiben.

Als es nach langer Fahrt einen sehr gefährlichen Absturz hinabging, erschienen wieder Spuren von Civilisation. Blockhäuser und Pallisadenbefestigungen traten auf, sowie Soldaten der *Constabulary Force*, welche hier zum Strafsenbau und zum Schutz gegen die Eingeborenen an der ganzen Poststrafse entlang stationirt sind.

Am nächsten Morgen fuhren wir von Tarawera durch das Gebiet der Provinz Auckland. Ein sehr primitives Postamt stand neben dem Wege; ein Holzkasten, an einen Baum genagelt. Der Kutscher öffnete das Schlofs, um die Briefe herauszunehmen und ein Packet Zeitungen hineinzulegen. — In Opipi, dem pallisadirten Hauptquartier und Sitz des Majors der *Constabulary Force* erreichten wird den höchsten Punkt unseres heutigen Weges und überhaupt meiner ganzen Reise durch Neu-Seeland, 600 m über dem Meere. Ueber eine sanft abfallende Fläche ging es rasch dem grofsen See Taupo Moana zu, dessen Spiegel uns alsbald entgegen glänzte. — Noch eine Biegung des Weges, und aus der vor uns liegenden Hügelreihe stieg eine weifse Dampfsäule empor, wie von der Lokomotive eines fernen Eisenbahnzuges. Wir waren im Gebiet der hochberühmten heifsen Quellen und Geyser von Neu-Seeland.

Die Umgebung von Tapuaeharuru bietet ein vollendetes Bild unfrucht-

barer Wildnifs und menschenleerer Einöde. Kein Fahrzeug belebt die weite grüne Fläche des Sees; ringsum nichts als Farrengestrüpp und Manukagebüsch. Die schneebedeckten Gipfel des Ruapehu und des feuerspeienden Tongariro bilden den südlichen Hintergrund des Sees. Mitten in diesem unwirthlichen Erdwinkel trifft man ein vortreffliches Wirthshaus, das von einem deutschen Landsmann aus der Rheinprovinz geleitet wird, welcher Koch und Kellner, Stallmeister und Stubenmagd in einer Person darstellt.

Auf der Fahrt von Tapuaeharuru nach Onihemutu wurde wegen des äufserst schlechten Weges ein noch schmalerer Postwagen benutzt. Der Mangel an Raum sollte durch Wegfall der Polster ausgeglichen werden. — Die Dampfsäulen kochender Quellen verschwanden. Durch romantische Wildnifs stieg die Strafse bergauf und bergab, und schäumende Bäche stürzten sich daneben durch rauhe Schluchten dem Waikato zu. Stumpfe Kegelberge wechselten mit kulissenartigen Bergrücken. Herrliche Fernsichten thaten sich auf. Dann ging es über eine dürre Grasstoppelebene, in deren Hintergrund sanft ansteigende Hügel mit Gruppen weifslicher Felsblöcke besäet waren. Der Leichenstein eines Postpferdes stand hier an der Strafse mit einer Inschrift, welche das treu in seinem Beruf vom Tod ereilte Thier verewigte. Sonst war nichts von Menschenhand weit und breit zu entdecken; selbst der Telegraphendraht hat uns verlassen und andere Wege eingeschlagen. Keine Vogelstimme läfst sich vernehmen; überall Grabesruhe.

In einem echten Maoridorf, mitten zwischen zackigen Felsen, durch welche in der Tiefe der Waikato tost, wechselten wir die Pferde. Selbst der Stationswirth, ein Weifser, und seine weifse Gattin wohnen hier nur in Hütten aus Flechtwerk. Die Eingeborenen werden jetzt zahlreicher, lumpiger und malerischer, je mehr es nach dem wärmeren Norden geht, ebenso wie bei uns, wenn man über die Alpen gegen Italien zieht.

Auf einer Höhe biegt der Weg um die Ecke; der See Rotorna erscheint und vor ihm eine dampfende Tiefebene. Der ganze schwammige Boden ist hier unterwühlt von kochenden Quellen. Schnurgerade durchschneidet die erhöhte Strafse den mit Manukagebüsch besetzten Sumpf, aus dem es links und rechts überall unheimlich brodelt und qualmt und dampft. Was ich am Tauposee gesehen, war nichts gegen diesen Anblick.

Die Dunkelheit senkte sich hernieder, als wir in Onihemutu ankamen, umringt von einem lärmenden Gesindel fröhlicher Maori, von denen kein einziger Beinkleider trug. Dieses Ohinemutu ist einer der interessantesten Punkte der Erde. Es liegt etwas nördlich von der Mitte der Insel am südlichen Ufer des Sees Rotorna. Allenthalben entspringen kochende Quellen, kochende Schlammpfützen und Schlammvulkane. Die unterirdische Hitze wird von den Bewohnern in dreifacher Weise ausgebeutet. Grofse Steinfliesen bedecken hie und da, vor und in den Hütten den Boden, und auf diesen durch heifse Quellen erwärmten natürlichen Oefen hocken den ganzen Tag über alte Weiber und Männer. Andere Quellen sind sauber mit Blöcken eingefafst und zum Kochen bestimmt; wieder andere, weniger heifse, dienen zum Baden.

Wir verlassen jetzt unseren Reisenden und treffen erst in Tauranga an der Plenty Bay wieder mit ihm zusammen, um an der Seefahrt nach Auckland Theil zu nehmen.

Tauranga ist sowohl ein anziehender Mittelpunkt für die umwohnende Maori-Bevölkerung, als auch ein schönes, aufstrebendes Städtchen europäischen Stils. Die Maori der Plenty Bay treiben etwas Ackerbau und scheinen noch nicht so vollständig in Faulheit und Lüderlichkeit versunken zu sein, wie jene der Seedistrikte, obgleich auch bei ihnen ein grofser Theil des Verdienstes sofort in Branntwein umgesetzt wird. Am nächsten Tage sollte der wöchentliche Dampfer nach Auckland abgehen, und von links und rechts kamen Maori über die Bucht herange-

segelt und herangerudert, um ihren Mais zu verschiffen. Man sah alte Kanoes und moderne scharfgekielte Böte, sowie gedeckte Kutter englischer Bauart in ihrem Besitz. Die Kanoes waren im besten Zustande, reinlich und tüchtig gehalten. Holzschnitzereien und Federschmuck zierten die Schnäbel. Hoch aufgestapelt lagen in den Fahrzeugen die Säcke, und, um das Geschäft zu einer Lustpartie zu gestalten, kamen gleich die Familien mit.

Ein buntes, charakteristisches Treiben entfaltete sich den Kai entlang. Draufsen lag der Dampfer »Rowena« vor Anker, umringt von löschenden Kanoes und Kuttern. Auf der Strafse und auf dem von der Ebbe entblöfsten Strande hockten gruppenweise Männer, Weiber und Kinder, alle in grellfarbige, steife Decken gewickelt. Wilde Reiter mit flatternden rothen Tüchern sprengten rücksichtslos durch die Menge, barfufs im Steigbügel, die äufsere Stange desselben zwischen der kleinen und der vorletzten Zehe haltend.

Neben der Gewandung aus europäischen Stoffen waren noch genug einheimische Gewebe aus Phormium und eine Menge einheimischer Schmucksachen vorhanden. Einige Weiber trugen weifsglänzende Haifischzähne mit scharlachrothen Siegellacktropfen in den Ohren. Fast allen Männern hingen von den rechten Ohrläppchen schwere tropfenförmige Grünsteinstäbe an einem schwarzen Seidenbande mit lose flatternden Enden herab. Ein grobes Hemd, ein paar unordentliche Röcke und der nie fehlende bunte Shawl bilden die Kleidung fast aller Weiber, welche die Thonpfeife nicht gern aus dem Munde nehmen. Auf dem Kopfe, dessen dichtes blauschwarzes Haar oft struppig und ungekämmt in das braune Gesicht fiel, safsen bei einigen Männerhüte, bei anderen elegante Damenbaretts mit Schleier, während sie Alle barfufs waren. Bei den Männern vertrat eine um die Hüften geschlungene Wolldecke, welche bis zu den Knieen reichte, das Beinkleid; an den malerischen Schlapphüten waren meist schlanke und spitze Fasanenfedern befestigt.

Am 14. Juni Mittags sollte der Dampfer »Rowena« nach Auckland abgehen. Der Manager hatte indessen eine Jagdpartie unternommen; kein Mensch wufste, wann er zurückkehren würde, und ohne ihn konnte der Kapitän nicht die Anker lichten. Die Nacht brach an, und unmuthig schlief ich auf einem Sopha ein, da die Kajüten von den »Herren Stewards« und dem Kapitän eingenommen wurden. Endlich rattelte die Schraube unter mir; die Balken stöhnten und die Rowena stampfte und rollte fürchterlich.

Am Morgen hatten wir einen Passagier bei einer Sägemühle, vor welcher riesige Kauristämme im Wasser schwammen, zu landen. Wir verloren damit nicht weniger als eine Stunde. Die Rowena machte kaum sieben Meilen in der Stunde, aber sie wurde von ihrer Maschine ärger gestofsen, als der schnellste transatlantische Postdampfer. Das elende Fahrzeug erreichte erst in der Nacht den Eingang zu dem von schönen Inselvulkanen gezierten Hafen Auckland.

Auckland macht einen sehr günstigen Eindruck und erschien mir fast grofsstädtisch, obwohl es nur 21 000 Einwohner hat. Hier gab es wieder eine Strafse, Queenstreet, auf der sich verlohnte, der Schaufenster und der vielen Menschen wegen herumzuschweifen. Queenstreet sieht halb amerikanisch, halb englisch aus und ist zuweilen sehr belebt. Die Nebenstrafsen sind dafür um so ruhiger. Die Häuser sind aus Stein gebaut. Das Vorherrschen der dunklen Lava als Baumaterial giebt der gleich Rom über sieben Hügel sich breitenden Stadt einen ernsten, stellenweise düsteren Charakter.

# II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

**Verleihung der Korporationsrechte an den Post-Spar- und Vorschufsverein zu Dresden.** Das Streben der Reichs-Postverwaltung, den in den einzelnen Ober-Postdirectionsbezirken bestehenden Spar- und Vorschufsvereinen von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung zur weiteren Ausdehnung und Befestigung ihrer Wirksamkeit die Rechte von juristischen Persönlichkeiten zu erwirken, ist nunmehr auch für den Verein in Dresden von günstigem Erfolge begleitet gewesen, indem die Eintragung dieses Vereins in das Genossenschaftsregister für das Königliche Amtsgericht Dresden unterm 4. März stattgefunden hat. Wir begrüfsen diese für das fernere Gedeihen des Vereins wichtige Errungenschaft um so freudiger, als nunmehr alle Post-Spar- und Vorschufsvereine mit Ausnahme eines, bei welchem die Verleihung der juristischen Persönlichkeit zur Zeit nicht angezeigt erschien, in den Besitz der Korporationsrechte gelangt sind, und damit ein wichtiger Fortschritt in der Befestigung der Stellung dieser Wohlfahrtanstalten seinen Abschlufs erreicht hat.

---

**Benutzung des St. Gotthardtunnels für den Postverkehr.** Nach einer der „*Revue des postes et télégraphes*“ entnommenen Mittheilung trifft die schweizerische Postverwaltung Anstalten, um die Postfelleisen bereits in dem nächsten Sommer mit Lokomotiven durch den St. Gotthardtunnel befördern zu lassen. Der letztere wird somit bereits vor der Eröffnung der Eisenbahn durch den St. Gotthard, deren Vollendung kaum vor Ende Mai 1882 zu erwarten ist, für die Korrespondenz eines grofsen Theiles von Europa, deren Beförderung bisher auf dem längeren Wege durch den Mont Cenis erfolgen mufste, von Bedeutung werden.

---

**Dampffähre über den Kanal.** Ein deutscher Ingenieur Namens Zimmermann hat, wie das Wochenblatt für Architekten und Ingenieure berichtet, das Projekt einer Fähre zwischen Beechy Head und Dieppe aufgestellt, welche, 198 m lang, 45 m breit und 11 m hoch, bei doppeltem Boden Räume für 180 Eisenbahnwagen und 2000 Passagiere gewähren soll. Mit einer solchen Fähre, deren grofse Ausdehnung die Gefahr der Seekrankheit erheblich vermindert, würde sich bei einer Geschwindigkeit von 15 km die Ueberfahrt in 4 Stunden bewerkstelligen lassen. Die Tragfähigkeit der Fähre ist auf ca. 16 Millionen kg berechnet.

---

**Forschungsreise des Dr. O. Lenz nach Marokko.** Dem ehrenvollen Rufe der »Deutschen afrikanischen Gesellschaft« in Berlin folgend, hat der verdiente Afrikareisende Dr. H. Oskar Lenz Ende Oktober 1879 eine auf 1 bis 2 Jahre berechnete Forschungsreise nach Marokko angetreten. Am 13. November traf derselbe in Tanger ein und begann bereits am 18. desselben Monats seine erste Exkursion nach Tetuan mit der Absicht, von dort in die südlich davon gelegene Landschaft Schischauan einzudringen. Der Besuch der letzteren wurde ihm jedoch von dem Khalifen nicht gestattet, da sich zur Zeit die sehr christenfeindlichen Bewohner der Landschaft (Kabylen) im offenen Aufstande gegen den Sultan befanden. Ende Dezember gedachte der Reisende nach Fes aufzubrechen und von dort aus die Oase Tafilelt zu besuchen. Seiner Thätigkeit öffnet sich in diesen zum grofsen Theil bisher nur dem Namen nach bekannten Gebieten ein reiches Feld; insbesondere wird sich Lenz mit der geologischen und geographischen Durchforschung des Atlasgebirges den Dank aller Freunde der Erdkunde sichern.

# VI. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 12. Berlin, 19. März 1880.

Die Reichstagsverhandlungen über den Post- und Telegraphen-Etat für 1880—81. — Relationen aus geschlossenen Akten (Schlufs). — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Ueber die Einwirkungen der atmosphärischen Elektrizität auf die unterirdischen Telegraphenleitungen. Stempelung des Abschnitts der Postanweisungen). — Die Beschaffung der Dienstkleidung. — Kühlwagen auf den schwedischen Eisenbahnen. — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Vierteljahrschrift für Volkswirthschaft, Politik und Kulturgeschichte.** Herausgegeben von Dr. Eduard Wiss. 17. Jahrgang. Berlin 1880. 1. Band.

Die Entwickelung des deutschen Reichstelegraphenwesens seit dem Jahre 1875. Von E. Hoffmann. — Invasionen auf Cuba. Von Friedrich Knapp. — Ueber die politischen Erscheinungen der Gegenwart. Von Dr. E. Wiss. — Bücherschau. — Finanzieller Rückblick auf Ungarn. Von Dr. Max Reinitz. — Volkswirthschaftliche Korrespondenzen. — Mittheilungen etc.

3) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. Jena 1880. 3. und 4. Heft.

Zur Geschichte der Preisbewegung in Deutschland während der Jahre 1466—1525. Von Dr. Ludwig Keller. — Die Tarifreform im deutschen Reiche nach dem Gesetze vom 15. Juli 1879. A. Die Getreidezölle. Von Dr. J. Conrad. — Städtische Wirthschaft im fünfzehnten Jahrhundert. Von Rudolph Sohm. — Literatur. — Nationalökonomische Gesetzgebung. — Miszellen. — Die periodische Presse des Auslandes und Deutschlands.

4) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, März 1880. 3. Heft.

Vereinsangelegenheiten: Sitzung am 24. Februar 1880. I. Sitzungsbericht; II. Mitgliederverzeichnifs; III. Vorträge und Besprechungen: Fr. v. Hefner-Alteneck, über die Theilung des elektrischen Lichtes. — Abhandlungen: Massmann, über die Einwirkung der atmosphärischen Elektrizität auf längere unterirdische Telegraphenleitungen. — H. Aron, zur Frage der Influenz der Kabel durch atmosphärische Elektrizität und die Gefährlichkeit ihrer Einleitung in Pulvermagazine. — O. Schäffler, Registrirapparat für Wechsel- und Streckenbefahrung. — W. E. Fein, Fernsprechapparat für Feuertelegraphen-Anlagen. — Der Schachttelegraph von Geringer. — Die elektrische Differenziallampe von Siemens & Halske. — Kleine Mittheilungen. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

5) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 10. Stuttgart, 8. März 1880.

Die jüdischen Priester. — Ueber die Ethnologie Afrikas. — Der Ursprung des russischen Staates. — Van Musschenbroeks Karte des Tomini-Golfs. — Ein Eisbär auf Nowaja Semlja. — Gab es jemals einen indo-europäischen Kunststyl? — Höhlenfund in Brasilien. — Verwachsene Bäume. — Die Expedition von Prschewalski nach Tibet. — Die Bevölkerung der Niederlande.

6) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 171.

On the dynamo-electric current and on certain means to improve its steadiness. — Warburton and Crossley's relay. — Siemens' single carbon electric lamp. — Telegraphic apparatus in use in the British Postal Telegraph Department. (Continuation.) — Curious voltaic arc experiment.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 17.

On a new action of the magnet on electric currents. — The cable companies.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 8.** BERLIN, APRIL. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 35. Statistik des österreichischen und des ungarischen Postwesens im Jahre 1877.*)

Das österreichische Postgebiet umfafst, wie wir den Mittheilungen des statistischen Departements im K.K. Handels-Ministerium entnehmen: 300 190,90 qkm mit 21 752 000 Einwohnern (nach der Zählung Anfangs 1877). Auf ein Quadratkilometer entfallen hiernach durchschnittlich 72 Einwohner. Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug 4006 (1876: 4115) und zwar: ärarische Postämter 183, fahrende Postämter auf Eisenbahnen 38, nicht ärarische Postämter und Postexpeditionen 3214, Postämter mit Poststation 559, Poststationen 12. Im Jahre 1877 wurden 15 Postanstalten neu eingerichtet und 124 aufgehoben, daher auch im Ganzen die Zahl der Postanstalten gegen das Vorjahr um 109 sich vermindert hat. Im Jahre 1877 entfallen im Allgemeinen 74,9 qkm und 5429 Einwohner auf je eine Postanstalt.

Aufser den obigen 4006 Postanstalten unterhält die österreichische Postverwaltung 45 Postämter auf fremdem Staatsgebiete in Europa, Asien und Afrika. Hierzu gehören die Postämter in Konstantinopel und Alexandrien, von welchen das erstere direct dem Handels-Ministerium, das letztere der Postdirection in Triest unterstellt ist. Die übrigen 43 Postämter sind theils Konsulats-, theils Lloyd-Postexpeditionen, je nachdem der Postdienst von Organen der

*) »Statistik des österreichisch-ungarischen Postwesens im Jahre 1876« siehe Archiv für Post und Telegraphie von 1878, Seite 560.

Konsulate oder der Lloydagenturen versehen wird.

Die Gesammtzahl der Postbriefkasten betrug 7827 (1876: 7618), und zwar befanden sich Postbriefkasten in Orten mit Postanstalt 5418, in Orten ohne Postanstalt 2 409.

Postverbindungen auf Landstrafsen. Die Zahl der Postkurse betrug 3706 (1876: 3646) mit einer Gesammtlänge von 43 642 (1876: 44 247) km. Sämmtliche Posten auf Landstrafsen legten im Jahre 1877 eine Strecke von 32 455 239 km (1876: 32 392 713) zurück.

Zur Beförderung der Posten auf Landstrafsen wurden im Ganzen verwendet: 5857 Wagen (1876: 5879), 7 168 Pferde (1876: 7083) und 2 966 Postillone (1876: 3060).

Postverbindungen auf Eisenbahnen. Die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge betrug 902 (1876: 893) und die Gesammtzahl der von den Eisenbahnposten durchlaufenen Kilometer 25 516 636 (1876: 25 743 900). Im Eisenbahn-Postdienste wurden benutzt 176 Eisenbahn-Postwagen (1876: 185) und 61 Eisenbahn-Postcoupés (1876: 66). Aufserdem wurden 1877 noch 29 Waggons für Kondukteure benutzt.

Postverbindungen auf Wasserstrafsen. Auf Wasserstrafsen (Schifffahrt auf der Donau, auf Binnenseen und auf dem Meere) bestanden am Beginn des Jahres 1877 19 Fahrten mit Postbeförderung, welche bei der einmaligen Kurslänge von 21 280,89 km im ganzen Jahre 1 604 875 km durchliefen.

Das Gesammt-Personal umfafste im Jahre 1877 16 088 Personen (1876: 16 091), und zwar: Beamte im technischen Dienste 8 612, im Verwaltungsdienste 401; Unterbeamte im technischen Dienste 3927, im Verwaltungsdienste 170; Posthalter (ausschliefslich 559 Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten waren) 12 und Postillone 2 966.

## Leistungen im Beförderungsdienste.

### Briefsendungen.

| | 1877 Stück | 1876 Stück |
|---|---|---|
| **Im Inlande:** | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 121 690 900 | 132 668 800 |
| unfrankirt | 3 358 800 | 3 532 800 |
| Postkarten | 25 286 200 | 22 930 000 |
| Drucksachen | 14 672 900 | 13 779 000 |
| Waarenproben | 2 745 400 | 3 453 800 |
| Portofreie Briefe | 23 605 500 | 24 846 600 |
| Zusammen | 191 359 700 | 201 211 000 *) |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 11 981 245 | 12 993 004 |
| **Aus dem Auslande:** | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 27 578 800 | 29 435 900 |
| unfrankirt | 720 900 | 1 214 300 |
| Postkarten | 3 055 300 | 4 003 400 |
| Drucksachen | 5 589 900 | 5 872 800 |
| Waarenproben | 1 126 200 | 1 471 700 |
| Portofreie Briefe | 530 140 | 3 684 000 |
| Zusammen | 38 601 240 | 45 682 100 |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 1 791 354 | 2 824 233 |

*) Einschliefslich der Briefe etc. aus Oesterreich nach dem Deutschen Reiche. Die Stückzahl derselben betrug im Jahre 1877: 21 573 380.

| Nach dem Auslande: | 1877 Stück | 1876 Stück |
| --- | --- | --- |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 23 524 100 | 6 141 600 |
| unfrankirt | 822 800 | 452 600 |
| Postkarten | 2 787 400 | 510 200 |
| Drucksachen | 4 133 900 | 1 434 700 |
| Waarenproben | 706 100 | 274 000 |
| Portofreie Briefe | 324 940 | 111 000 |
| Zusammen | 32 299 240 | 8 924 100 *) |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 1 694 076 | 609 508 |
| **Im Durchgang durch Oesterreich:** | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 443 600 | 628 938 |
| unfrankirt | 41 840 | 83 920 |
| Postkarten | 23 500 | 40 340 |
| Drucksachen | 183 710 | 301 260 |
| Waarenproben | 47 890 | 39 042 |
| Portofreie Briefe | 7 190 | 9 200 |
| Zusammen | 747 730 | 1 102 700 |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 33 899 | 59 105 |

**Gesammt - Briefverkehr.**

| | | |
| --- | --- | --- |
| Im Inlande | 191 359 700 | 201 211 000 |
| Aus dem Auslande | 38 601 240 | 45 682 100 |
| Nach dem Auslande | 32 299 240 | 8 924 100 |
| Im Durchgang durch Oesterreich | 747 730 | 1 102 700 |
| Zusammen | 263 007 910 | 256 919 900 |
| Von der Gesammtzahl dieser Briefe etc. waren eingeschrieben | 15 500 574 | 16 485 850 |
| oder Prozent | 5,9 | 6,4 |

Die Stückzahl der beförderten Zeitungsnummern betrug 63 842 342 gegen 58 420 981 im Jahre 1876.

**Packet- und Geldsendungen.**

| | 1877 | | 1876 | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Packete ohne Werthangabe: | Stück | Kilogramm | Stück | Kilogramm |
| Im Inlande | 2 503 800 | 6 963 600 | 2 918 100 | 7 949 200 |
| Aus dem Auslande | 835 400 | 3 438 900 | 1 000 500 | 2 331 900 |
| Nach dem Auslande | 296 500 | 915 900 | 356 300 | 1 104 500 |
| Im Durchgang | 52 240 | 283 170 | 76 900 | 269 800 |
| Zusammen | 3 687 940 | 11 601 570 | 4 351 800 | 11 655 400 |

| | 1877 | |
| --- | --- | --- |
| Briefe mit Werthangabe: | Stück | Gulden |
| Im Inlande | 8 673 500 | 2 408 732 500 |
| Aus dem Auslande | 995 900 | 233 472 100 |
| Nach dem Auslande | 573 800 | 133 167 000 |
| Im Durchgang durch Oesterreich | 104 740 | 30 387 000 |
| Zusammen | 10 347 940 | 2 805 758 600 |

*) Ausschliefslich der Briefe etc. aus Oesterreich nach dem Deutschen Reiche.

| Packete mit Werthangabe: | 1877 Stück | 1877 Kilogramm | 1877 Gulden |
|---|---|---|---|
| Im Inlande | 9 135 600 | 18 058 000 | 901 510 700 |
| Aus dem Auslande | 1 103 500 | | 120 143 900 |
| Nach dem Auslande | 373 300 | 3 851 200 | 60 383 000 |
| Im Durchgang durch Oesterreich | 71 540 | | 11 496 700 |
| Zusammen | 10 683 940 | 21 909 200 | 1 093 534 300 |

| Briefe und Packete mit Werthangabe: | 1876 Stück | 1876 Kilogramm | 1876 Gulden |
|---|---|---|---|
| Im Inlande | 16 676 700 | 17 025 300 | 2 813 169 200 |
| Aus dem Auslande | 2 245 000 | 3 169 700 | 365 330 000 |
| Nach dem Auslande | 1 067 500 | 1 062 800 | 172 442 100 |
| Im Durchgang durch Oesterreich | 232 300 | 415 500 | 59 849 400 |
| Zusammen | 20 221 500 | 21 673 300 | 3 410 790 700 |

| Postanweisungen: | 1877 Stück | 1877 Gulden | 1876 Stück | 1876 Gulden |
|---|---|---|---|---|
| Im Inlande | 4 832 748 | 212 806 992 | 4 181 293 | 190 807 834 |
| Aus dem Auslande | 226 349 | 5 715 079 | 197 877 | 5 106 251 |
| Nach dem Auslande | 121 788 | 2 290 001 | 100 163 | 1 804 731 |
| Zusammen | 5 180 885 | 220 812 072 | 4 479 333 | 197 718 816 |

| Postnachnahmesendungen: | 1877 Stück | 1877 Gulden | 1876 Stück | 1876 Gulden |
|---|---|---|---|---|
| Im Inlande | 1 626 575 | 18 314 811 | 1 534 062 | 18 144 017 |
| Aus dem Auslande | 88 787 | 562 008 | 72 968 | 474 446 |
| Nach dem Auslande | 43 270 | 288 799 | 22 992 | 167 033 |
| Zusammen | 1 758 632 | 19 165 618 | 1 630 022 | 18 785 496 |

**Gesammtverkehr.**

| Es sind befördert worden: | 1877 Stück | 1876 Stück |
|---|---|---|
| Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben) | 263 007 910 | 256 919 900 |
| Zeitungsnummern | 63 842 342 | 58 420 981 |
| Packete ohne Werthangabe | 3 687 940 | 4 351 800 |
| Briefe mit Werthangabe | 10 347 940 | 20 221 500 |
| Packete mit Werthangabe | 10 683 940 | |
| Postanweisungen | 5 180 885 | 4 479 333 |
| Postnachnahmesendungen | 1 758 632 | 1 630 022 |
| Zusammen | 358 509 589 | 346 023 536 |

Die Zahl der mit den Posten gereisten Personen betrug im Jahre 1877 161 280 gegen 164 071 im Jahre 1876.

**Finanz-Ergebnisse.**

| | 1877 Gulden | 1876 Gulden |
|---|---|---|
| Die Gesammt-Einnahme betrug | 14 845 190 | 14 742 140 |
| Die Gesammt-Ausgabe | 14 277 620 | 14 990 880 |
| Der Ueberschufs | 567 570 | — |
| Der Zuschufs | — | 248 740 |
| Von der Einnahme entfallen: | | |
| Auf das Briefpostporto | 8 115 720 | 7 804 190 |
| Auf das Fahrpostporto | 5 121 410 | 5 314 470 |

Von der Ausgabe entfallen:

| | 1877 Gulden | 1876 Gulden |
|---|---|---|
| Auf die Bezüge der Beamten und Diener (Besoldungen, Aktivitätszulagen, Adjuten und Löhnungen) | 5 675 200 | 5 731 710 |
| Auf die Kosten für die Postbeförderung auf Landstrafsen | 3 572 190 | 3 835 460 |
| Auf die Bestallungen, Personalzulagen und Portoantheile der Postmeister | 1 203 170 | 1 167 060 |
| Auf die Auslagen für Amts- und Manipulations-Erfordernisse, Bau und Reparaturen der Postwagen | 1 480 070 | 1 477 700 |

Wir reihen hieran folgende Uebersicht über die Ergebnisse des ungarischen Postwesens in demselben Geschäftsjahr.

Das ungarische Postgebiet umfafst einen Flächeninhalt von 335 077 qkm mit 15 860 123 Einwohnern, oder mit 47 Einwohnern auf 1 qkm.

Die Zahl der Postanstalten betrug 1877: 1980, 1876: 1959.

An Postbriefkasten waren vorhanden 1877: 868, 1876: 841.

Posthaltereien bestanden 1877: 1625, 1876: 1607.

Das Gesammt-Personal umfafste 1877: 4332, 1876: 4011 Personen, nämlich:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Beamte im technischen Dienste | 697 | 684 |
| - im Verwaltungsdienste | 87 | 86 |
| Unterbeamte im technischen Dienste | 889 | 705 |
| - im Verwaltungsdienste | 64 | 39 |
| Posthalter (ausschliefslich 1 590 bz. 1 572 Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten waren) | 35 | 35 |
| Postillone | 2 560 | 2 462 |
| Zusammen | 4 332 | 4 011 |

Es betrug der Bestand an Pferden 1877: 3811, 1876: 3885; an Wagen und Schlitten 1877: 2 495, 1876: 2 524.

Im Laufe des Jahres wurden auf Eisenbahnen, Landstrafsen und Wasserstrafsen 1877: 29 058 613 km, 1876: 31 053 338 km von den Posten zurückgelegt.

## Leistungen im Beförderungsdienste.

| Briefsendungen. | 1877 Stück | 1876 Stück |
|---|---|---|
| Im Inlande: | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 45 246 700 | 43 754 000 |
| unfrankirt | 1 376 900 | 1 281 300 |
| Postkarten | 9 604 900 | 8 552 100 |
| Drucksachen | 6 533 100 | 5 845 400 |
| Waarenproben | 1 286 200 | 1 154 900 |
| Portofreie Briefe | 13 401 500 | 13 302 200 |
| Zusammen | 77 449 300 | 73 889 900 |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 4 770 100 | 4 986 300 |

| | 1877 Stück | 1876 Stück |
|---|---|---|
| **Aus dem Auslande:** | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 2 387 500 | 2 449 100 |
| unfrankirt | 161 800 | 123 100 |
| Postkarten | 412 700 | 398 200 |
| Drucksachen | 1 043 000 | 980 300 |
| Waarenproben | 137 900 | 157 200 |
| Portofreie Briefe | 73 700 | 86 700 |
| Zusammen | 4 216 600 | 4 194 600 |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 184 100 | 172 200 |
| **Nach dem Auslande:** | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 305 000 | 338 900 |
| unfrankirt | 24 700 | 34 300 |
| Postkarten | 19 800 | 28 100 |
| Drucksachen | 126 000 | 109 700 |
| Waarenproben | 13 000 | 19 700 |
| Portofreie Briefe | 8 200 | 8 100 |
| Zusammen | 496 700 *) | 538 800 *) |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 46 200 | 42 000 |
| **Im Durchgang durch Ungarn:** | | |
| Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, frankirt | 52 500 | 75 000 |
| unfrankirt | 8 200 | 13 600 |
| Postkarten | 6 300 | 7 300 |
| Drucksachen | 42 600 | 27 400 |
| Waarenproben | 6 100 | 14 600 |
| Portofreie Briefe | 4 400 | 3 600 |
| Zusammen | 120 100 | 141 500 |
| Von den portopflichtigen Briefen etc. waren eingeschrieben | 19 400 | 13 400 |

**Gesammt - Briefverkehr.**

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Im Inlande | 77 449 300 | 73 889 900 |
| Aus dem Auslande | 4 216 600 | 4 194 600 |
| Nach dem Auslande | 496 700*) | 538 800*) |
| Im Durchgang durch Ungarn | 120 100 | 141 500 |
| Zusammen | 82 282 700 | 78 764 800 |

Die Stückzahl der beförderten Zeitungsnummern betrug 1877: 32 044 356, 1876: 30 209 582.

*) Ausschliefslich der Briefe etc. nach dem Deutschen Reiche und Luxemburg. Die Gesammt-Stückzahl dieser Briefsendungen ist zu veranschlagen 1877 auf rund 3 600 000, 1876 auf rund 3 500 000.

### Packet- und Geldsendungen.

| Packete ohne Werthangabe: | 1877 Stück | 1877 Kilogramm | 1876 Stück | 1876 Kilogramm |
|---|---|---|---|---|
| Im Inlande . . . . . . . | 262 300 | 662 800 | 242 200 | 661 400 |
| Aus dem Auslande . . . . | 77 700 | 348 500 | 71 300 | 267 900 |
| Nach dem Auslande *) . . | 4 300 | 6 900 | 1 900 | 4 100 |
| Im Durchgang durch Ungarn | 3 400 | 9 800 | 3 100 | 17 300 |
| Zusammen . . | 347 700 | 1 028 000 | 318 500 | 950 700 |

| Geld- und Werthsendungen: | 1877 Stück | 1877 Kilogramm | 1877 Oesterr. Gulden |
|---|---|---|---|
| Im Inlande . . . . . . . . . . | 6 022 200 | 8 832 700 | 797 003 200 |
| Aus dem Auslande . . . . . . | 103 600 | 113 300 | 30 454 000 |
| Nach dem Auslande *) . . . . | 11 600 | 34 100 | 6 612 900 |
| Im Durchgang durch Ungarn . . | 10 700 | 20 100 | 4 631 100 |
| Zusammen . . | 6 148 100 | 8 990 200 | 838 701 200 |

| | 1876 Stück | 1876 Kilogramm | 1876 Oesterr. Gulden |
|---|---|---|---|
| Im Inlande . . . . . . . . . . | 5 307 300 | 7 576 700 | 700 291 900 |
| Aus dem Auslande . . . . . . | 89 800 | 74 800 | 35 779 800 |
| Nach dem Auslande *) . . . . | 15 400 | 17 300 | 9 666 700 |
| Im Durchgang durch Ungarn . . | 11 100 | 18 600 | 4 466 200 |
| Zusammen . . | 5 423 600 | 7 687 400 | 750 204 600 |

| Postanweisungen: | 1877 Stück | 1877 Oesterr. Gulden | 1876 Stück | 1876 Oesterr. Gulden |
|---|---|---|---|---|
| Im Inlande . . . . . . | 1 978 469 | 85 452 904 | 1 660 636 | 74 782 174 |
| Aus dem Deutschen Reich und der Schweiz . . | 12 770 | 409 982 | 11 198 | 369 728 |
| Nach dem Deutschen Reich und der Schweiz . . | 17 689 | 416 812 | 16 508 | 372 694 |
| Zusammen . . | 2 008 928 | 86 279 698 | 1 688 342 | 75 524 596 |

| Postnachnahmesendungen: | 1877 Stück | 1877 Oesterr. Gulden | 1876 Stück | 1876 Oesterr. Gulden |
|---|---|---|---|---|
| Im Inlande . . . . . . | 734 981 | 6 199 386 | 662 953 | 5 720 111 |
| Aus dem Deutschen Reich und der Schweiz . . | 11 897 | 97 820 | 12 072 | 94 713 |
| Nach dem Deutschen Reich und der Schweiz . . | 1 459 | 12 271 | 991 | 7 792 |
| Zusammen . . | 748 337 | 6 309 477 | 676 016 | 5 822 616 |

### Gesammtverkehr.

| Es sind befördert worden: | 1877 Stück | 1876 Stück |
|---|---|---|
| Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben) . . . . . . | 82 282 700 | 78 764 800 |
| Zeitungsnummern . . . . . . . . . | 32 044 356 | 30 209 582 |
| Packete ohne Werthangabe . . . . . | 347 700 | 318 500 |
| Geld- und Werthsendungen . . . . | 6 148 109 | 5 423 600 |
| Postanweisungen . . . . . . . . . | 2 008 928 | 1 688 342 |
| Postnachnahmesendungen . . . . . . | 748 337 | 676 016 |
| Zusammen . | 123 580 121 **) | 117 080 840 **) |

*) Ausschliefslich der Sendungen nach dem Deutschen Reiche. Es ist zu veranschlagen die Stückzahl der Packete ohne Werthangabe aus Ungarn nach dem Deutschen Reiche 1877 auf rund 70 000, 1876 auf rund 60 000, die Stückzahl der Geld- und Werthsendungen 1877 auf rund 80 000, 1876 auf rund 70 000.

**) Ausschliefslich der Brief-, Packet- und Geldsendungen aus Ungarn nach dem Deutschen Reiche. Die Stückzahl dieser Sendungen ist zu veranschlagen 1877 auf rund 3 750 000, 1876 auf rund 3 630 000.

Die Zahl der mit den Posten gereisten Personen betrug im Jahre 1877: 14 264, im Jahre 1876: 18 486.

| Finanz-Ergebnisse. | 1877 Oesterr. Gulden | 1876 Oesterr. Gulden |
|---|---|---|
| Die Gesammt-Einnahme betrug . . . . . . . . . | 5 594 397 | 5 344 220 |
| Die Gesammt-Ausgabe . . . . . . . . . . . . . | 4 666 785 | 4 604 108 |
| Der Ueberschufs . . . . . . . . . . . . . . . | 927 612 | 740 112 |

## 36. Das Fernsprechen im Dienste des grossstädtischen Verkehrs.

Während die praktische Verwerthung des Fernsprechers, welcher in Deutschland bereits als öffentliches Verkehrsmittel dient und mit Hülfe dessen zur Zeit mehr als 800 Orte des deutschen Reichs-Telegraphengebiets an das Staats-Telegraphennetz angeschlossen sind, bei den Staats-Telegraphenverwaltungen anderer Länder bisher nur wenig Eingang gefunden hat, sind in neuerer Zeit im Auslande, vorzugsweise aber in Amerika, vielfach Privatgesellschaften in's Leben getreten, deren Zweck dahin geht, in gröfseren Städten durch Herstellung von Fernsprechverbindungen zwischen Privathäusern, industriellen Etablissements etc. den neuen Apparat dem öffentlichen Verkehr dienstbar zu machen.

Wenn den in verschiedenen in- und ausländischen Zeitungen und Fachzeitschriften enthaltenen Mittheilungen Glauben zu schenken ist, haben die in den Vereinigten Staaten Nordamerikas von Privatgesellschaften eingerichteten Fernsprech-Anlagen *(Telephone Exchanges)* schon jetzt so grofse Ausdehnungen angenommen, dafs fast alle grofsen Städte von bedeutendem Verkehr im Besitz von *Telephone Exchanges* sich befinden. Von den mit derartigen Einrichtungen versehenen Städten werden namentlich erwähnt: New-York, Philadelphia, Washington, Baltimore, Cincinnati, Chicago, Boston, Cambridge, Lowell, Bridgeport, Albany, Troy, Buffalo, Erie, Columbus, Indianopolis, Louisville, Nashville, New-Orleans, St. Louis, Springfield, San Francisco, Denver, St. Paul, Milwaukee etc.

Für Cincinnati allein wird die Zahl der durch Fernsprechleitungen mit einander verbundenen Häuser auf 800 angegeben, in Chicago soll sich deren Zahl auf 1200, in San Francisco auf 2000 und in New-York sogar auf fast das Doppelte belaufen.

Die Einrichtungen sind in der Regel dergestalt getroffen, dafs von einer oder mehreren Centralstellen *(Central Offices)* aus die einzelnen Leitungen strahlenförmig nach den Häusern der betreffenden Abonnenten geführt sind; hierbei stellen die Drähte entweder die Verbindung des *Central Office* mit nur je einem Abonnenten her *(Special wires)*, oder es sind zwei oder mehrere Abonnenten durch einen und denselben Draht mit einander bezw. mit der Centralstelle verbunden *(Circuit wires)*. Die betreffenden Leitungen sind ausschliefslich oberirdisch geführt, und zwar zum Theil an Stangen, zum Theil über die Dächer der Gebäude hinweg, wozu namentlich in New-York die daselbst vorherrschende flache Konstruktion der Dächer besonders geeignet erscheint. Da in der Regel eine sehr grofse Anzahl von Drähten nebeneinander zu führen ist, so sind überall da, wo nicht Stangen zur Verwendung gelangen, kräftige Böcke auf den Dächern bezw. an den Seitenmauern der Gebäude als Stützpunkte angebracht.

Jeder Abonnent erhält eine gedruckte alphabetische Liste der in der angegebenen Weise mit der Centralstelle verbundenen Personen; die im Laufe der Zeit hinzutretenden Abonnenten

werden in Form von Nachtragslisten mitgetheilt. Wünscht ein Abonnent mit einer anderen in der Liste aufgeführten Person zu sprechen, so benachrichtigt er hiervon mittels des Fernsprechers die ihm zunächst gelegene Centralstelle, welche demnächst an einem in ebenso einfacher wie zweckentsprechender Weise eingerichteten Umschalter die directe Verbindung zwischen Beiden bewirkt, oder u. U. zur Herstellung der Verbindung die Vermittelung der Haupt-Centralstation in Anspruch nimmt.

In der Regel geht dieser Benachrichtigung der Anruf mittels eines elektrischen Glockensignals voraus, welches auf der Centralstation die Nummer des rufenden Abonnenten in Form eines hervorspringenden Metallplättchens sichtbar werden läfst.

Die Dienststunden, während welcher die Abonnenten mit einander in Verkehr treten können, scheinen — einer neueren Notiz zufolge — auf die Zeit von 8 Uhr 30 Min. Vorm. bis 5 Uhr 30 Min. Nachmittags festgesetzt und nur auf die Wochentage beschränkt zu sein. Jedenfalls dürften frühere Mittheilungen, wonach ein ununterbrochener Tages- und Nachtdienst stattfinden sollte, auf einem Irrthum beruhen.

Die Abonnementsbedingungen der verschiedenen Gesellschaften, von denen die *Bell Telephone Company*, die *Western Union Company*, die *Gold and Stock Telegraph Company* und die *American Districts Telegraph and Speaking Telephone Company* in den Vordergrund treten, weichen nur in unwesentlichen Punkten von einander ab. Die von den Abonnenten im Voraus zu entrichtende jährliche feste Gebühr schwankt fast durchweg zwischen 75 und 80 Dollars; in dieser Summe sind die Kosten für die Unterhaltung der gesammten technischen Einrichtungen mit inbegriffen. In einzelnen Orten, z. B. in San Francisco, beträgt die zu zahlende jährliche Miethe nur 40 Dollars, dagegen ist für jede einzelne zwischen den Abonnenten herzustellende Verbindung aufserdem eine Gebühr von 5 Cents zu entrichten.

Was die zur Verwendung kommenden Apparate betrifft, so scheint im Allgemeinen denjenigen Systemen, bei welchen zur Lautübermittelung Batterieströme benutzt werden (System Blake, Edison etc.), vor den auf dem Prinzip der Induktion beruhenden Systemen (Bell, Siemens, Gray etc.) der Vorzug gegeben worden zu sein. Nach den bezüglichen Mittheilungen wird als Gebeapparat vorzugsweise der Edison's Transmitter *(Carbon-Telephone)* unter Einschaltung einer Batterie von drei Leclanché-Elementen, als Empfangsapparat das im Wesentlichen auf dem Prinzipe des bekannten Bell'schen Fernsprechers beruhende *Telephone Phelps (Pony-Crown-Telephone)* verwendet. Zwischen beiden Apparaten ist eine zweckmäfsige Kombination in der Weise getroffen, dafs die bei der gegenseitigen telegraphischen Verständigung nothwendig werdende Ein- und Ausschaltung der Batterie auf automatischem Wege sich vollzieht. Die Verständigung mittels dieses Apparatsystems auf den im Betriebe befindlichen Fernsprechleitungen soll eine durchaus zufriedenstellende sein; auch sollen geeignete Vorkehrungen (sogenannte »*Secrecy Switches*«) bestehen, welche es unmöglich machen, dafs die zwischen zwei Abonnenten geführten Gespräche von einem dritten in dieselbe Leitung eingeschalteten Abonnenten, und selbst von dem die Verbindung vermittelnden Beamten, mitgehört werden können. Die nähere Beschreibung dieser Einrichtungen müssen wir uns hier versagen, da zum Verständnifs derselben detaillirte Zeichnungen erforderlich sein würden.

Die Verbindungen zwischen den einzelnen Abonnenten werden den bezüglichen Mittheilungen zufolge fast stets pünktlich und ohne Verzug hergestellt; doch soll es während der Hauptgeschäftsstunden nicht selten vorkommen, dafs das Personal der Centralstationen, bestehend aus einem Kontroleur und einer Anzahl Knaben und Mädchen, den seitens der Abonnenten gestellten erhöhten Anforderungen mit der erwünschten Schnelligkeit zu entsprechen sich aufser Stande sieht. Wie

im Weiteren zugegeben wird, läfst während dieser Stunden auch das Ansprechen der Apparate in Bezug auf Deutlichkeit mehr oder weniger zu wünschen übrig.

Was speziell die in New-York bestehenden Fernsprech-Einrichtungen betrifft, so werden über den Umfang derselben uns folgende Zahlenangaben mitgetheilt. Die *Bell Telephone Company* zählt daselbst allein über 2 000 Abonnenten, die von fünf Centralstationen aus bedient werden. Auf die Hauptstation entfallen 533 Abonnenten. Nach den von den Stationen geführten genauen Registern belief sich die Gesammtzahl der im verflossenen Monat Januar hergestellten Verbindungen zwischen den einzelnen Abonnenten auf 170709, was also für einen Tag rund 5500 Verbindungen, d. h. einen directen Verkehr zwischen 11 000 Personen ergiebt. Die Leitungen dieser Gesellschaft erstrecken sich in New-York und Umgegend auf ein Gebiet von nicht weniger als 33 englischen Quadratmeilen.

Die jüngere »*Gold and Stock Telegraph Company*«, sowie andere daselbst bestehende Gesellschaften haben ebenfalls eine bedeutende Zahl von Abonnenten aufzuweisen; jedoch fehlen darüber genauere statistische Zahlenangaben.

Die Richtigkeit der bezüglichen Nachrichten vorausgesetzt, wird man zugeben müssen, dafs derartige Fernsprechanlagen für das Publikum, insbesondere für den geschäftstreibenden Theil desselben, grofse Annehmlichkeiten bieten können. Von wirklichem Werthe können dieselben aber selbstredend nur in solchen Städten sein, wo seitens des Publikums eine möglichst umfassende Benutzung der Einrichtung stattfindet und wo infolge dessen aus der Reihe der einzelnen Abonnenten sich möglichst vielseitige geschäftliche Beziehungen ergeben.

In Europa hat sich diese neue Verkehrseinrichtung bisher noch nicht einzubürgern vermocht. Wie die Zeitungen melden, haben sich zwar vor einiger Zeit in mehreren Städten Englands, wie in London, Manchester, Liverpool, Glasgow, Sheffield, Hull, Durham, Birmingham etc., ebenfalls Fernsprechgesellschaften nach amerikanischem Muster gebildet, es fehlen indefs noch bestimmtere Nachrichten darüber, ob die betreffenden Einrichtungen bereits fertig gestellt, bezw. dem Betriebe übergeben sind. Auch in Paris*) ist in neuerer Zeit von Seiten des Ministers der Posten und Telegraphen drei Gesellschaften die Konzession zur Anlage von Stadtfernsprechleitungen ertheilt worden, indefs hat, wie von zuverlässiger Seite mitgetheilt wird, bis jetzt noch keine dieser Gesellschaften sich konstituirt, geschweige denn die in Rede stehenden Anlagen dem Betriebe übergeben. Die ganze Einrichtung soll sich vielmehr augenblicklich noch im Versuchsstadium befinden; namentlich soll es noch nicht gelungen sein, geeignete Vorkehrungen zu treffen, um die durch Ströme aus benachbarten Leitungen hervorgerufenen, die Verständigung ungemein erschwerenden Induktionserscheinungen zu beseitigen oder wenigstens genügend abzuschwächen. Unter diesen Umständen wird zunächst abzuwarten sein, ob und inwieweit die bezüglichen Einrichtungen sich als durchführbar erweisen werden.

---

## 37. Neue Kammer-Vorlagen der französischen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Hubert.

Die diesjährige No. 44 des *Journal officiel* der französischen Republik enthält fünf von der französischen Regierung bei den Kammern eingebrachte Vorlagen der französischen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Diese Vorlagen betreffen folgende Gegenstände:

*) Vergl. den Artikel im Jahrgang 1879 des Archivs für Post und Telegraphie, Seite 637.

1. Erweiterte Ausdehnung des Postauftragsverfahrens auf die zur Protestirung bestimmten Wechsel und Handelspapiere. Ermäfsigung der Einziehungsgebühren. Herabsetzung der Gebühren für den Bezug von Zeitungen durch Vermittelung der Post.

2. Vertrag zwischen Frankreich und der Schweiz vom 8. Januar 1880, betreffend die Einführung des Postauftragsverfahrens im beiderseitigen Verkehr.

3. Uebereinkunft zwischen Frankreich und der Schweiz vom 6. Januar 1880, betreffend den Bezug von Zeitungen durch Vermittelung der Post.

4. Vertrag zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika vom 29. Dezember 1879, betreffend den Austausch von Postanweisungen.

5. Vertrag zwischen dem Staate und der Stadt Paris wegen Erbauung eines neuen Central-Postgebäudes.

Wir beabsichtigen, uns zunächst mit dem Gesetzentwurf zu 1., welcher die Ausdehnung des Postauftragsverfahrens auf die zur Protestirung bestimmten Wechsel bezweckt, zu beschäftigen. Die demselben beigefügte Denkschrift ist namentlich deshalb von besonderem Interesse, weil sie sachgemäfse Parallelen zwischen den bezüglichen Einrichtungen der Nachbarländer (Belgien, Deutschland und Schweiz) enthält.

Das im Jahre 1879 von der französischen Verwaltung eingeführte Postauftragsverfahren entsprach in seinen Grundzügen*) im Wesentlichen der deutschen Einrichtung, enthielt aber zuerst verschiedene Beschränkungen, deren Beseitigung nur allmählich stattfinden konnte. So waren anfänglich, aufser der Insel Korsika, vierzig, später sechs bedeutende Städte von dem Auftragsverfahren ausgeschlossen; jetzt findet dasselbe auf ganz Frankreich, einschliefslich Korsika, Anwendung, auch hofft die Verwaltung, es bald auf die Städte in Algier ausdehnen zu können. Während der ersten sechs Monate (vom 15. Juni bis 31. Dezember) sind 425 981 Stück Auftragsbriefe über einen Gesammtbetrag von 9 564 298 Fr. zur Einlieferung gelangt, wofür die Postkasse 96 616 Fr. an Gebühren bezogen hat. Nachdem diese Ergebnisse mit Leichtigkeit und ohne irgend welche Beeinträchtigung des sonstigen Dienstes erzielt waren, haben sich weitere Wünsche des Publikums und insbesondere der Handelskammern auf Ausdehnung des Verfahrens geltend gemacht. Demgemäfs hat die Verwaltung den Meistbetrag von 500 auf 1 000 Fr. im Einzelnen erweitert, und jetzt soll das Verfahren auch auf die zur Protestirung bestimmten Handelspapiere, wie solches in Deutschland (1873) und Belgien (1876) nachträglich gestattet worden ist, ausgedehnt werden. Aus diesem Anlasse sind die bezüglichen Einrichtungen der Nachbarländer einer näheren Prüfung unterzogen worden, deren Ergebnifs kurz folgendes ist.

In Belgien**) bestehen nach der eben bezeichneten Richtung die weitgehendsten Einrichtungen. Nach dortigem Gesetz können auch die Postbeamten in Ermangelung von Gerichtspersonen die Protesterhebung bewirken. Die Kosten sind auf 2 Fr. 95 Cent. festgesetzt, wovon der Beamte 1 Fr. 50 Cent. bezieht. In Belgien werden durchschnittlich 2 000 Proteste im Monat von Postbeamten aufgenommen, gleichwohl haben seit dem Bestehen dieser Einrichtung erst zwei Protesturkunden wegen Formfehlers zu weiterem Verfahren Anlafs gegeben.

In Deutschland und in der Schweiz sind die Befugnisse der Postbeamten nicht so weit ausgedehnt; die Postbeamten sind in keinem Falle berechtigt, die Protestaufnahme zu bewirken, vielmehr erfolgt zu letzterem Zwecke die Weitergabe der Papiere an einen Rechtsanwalt oder Gerichtsvollzieher. Von diesem Moment ab ist die Postverwaltung jeder Verantwortlichkeit enthoben, der Rechtsanwalt etc. hat sich wegen der Protestkosten einzig und allein an den Absender zu halten,

*) Vergl. Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgang 1879. S. 294 u. 295.

**) Vergl. »Die Erhebung von Wechselprotesten durch Postbeamte«. Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgang 1877. S. 545 bis 565.

sowie diesem auch die Protesturkunde zu übermitteln.

Wenn dieses System leicht anwendbar erscheint, so erklärt sich dies aus dem Umstande, dafs die gesetzliche Frist zur Protesterhebung nach eingetretener Fälligkeit des Wechsels etc. in beiden Ländern zwischen zwei und fünf Tagen schwankt, während dieselbe nach dem französischen Handelsrecht nur vierundzwanzig Stunden beträgt. Es kommt ferner in Betracht, dafs bei Einführung des belgischen Systems in Frankreich die Ausfertigung der Proteste vielfach den Postvorsteherinnen oder minderjährigen Briefträgern zufallen würde, was in Belgien nicht der Fall ist.

Unter bewandten Umständen lag die Wahl entweder in einer Abänderung des Handelsrechts bezüglich der Protestfrist, oder in dem Ausschlufs solcher Papiere von der Protestirung, welche nach Ortschaften gerichtet sind, in denen die Zustellung an einen Gerichtsbeamten nicht rechtzeitig bewirkt werden kann. Die französische Verwaltung hat sich für jetzt zu Gunsten der letzteren Alternative entschieden, wodurch vorläufig allerdings 1731 Gemeinden von den Wohlthaten der neuen Einrichtung ausgeschlossen werden. Zur Abstellung dieses Uebelstandes ist indefs die allgemeine Verlängerung der Protestfrist von vierundzwanzig auf achtundvierzig Stunden durch einen vom Justizminister beim Senat bereits eingebrachten Gesetzentwurf in Aussicht genommen worden.

Gleichzeitig ist für angemessen erachtet worden, die Verbesserungen des Postauftragsverfahrens durch eine Herabsetzung der Taxen zu vervollständigen.

Die seitherige Taxe war wie folgt zusammengesetzt:

1. aus dem Porto von 25 Cent. für den die Papiere enthaltenden Einschreibbrief;

2. aus der Gebühr von je 5 Cent. für 20 Fr., im Meistbetrage von je 25 Cent., zu Gunsten des die Einziehung bewirkenden Briefträgers, sowie des demselben vorgesetzten Postamts-Vorstehers;

3. aus der Gebühr von 1 pCt. für die Uebersendung der eingezogenen Summe mittels einer Postanweisung.

Dieser Tarif hat naturgemäfs zur Folge gehabt, dafs die Mehrzahl der Postaufträge unter dem Betrage von 150 Fr. geblieben ist, weshalb jetzt die Herabsetzung der zu 3. genannten Gebühr von 1 pCt. auf ½ pCt. der eingezogenen Summen beantragt wird. Es ist anzunehmen, dafs eine derartige Mafsnahme eine Erhöhung des Durchschnittsbetrages für Postaufträge und damit eine Vermehrung der Einnahmen herbeiführen wird.

In Bezug auf die im Eingange unter 1. schliefslich noch erwähnte Herabsetzung der Gebühren für den Bezug von Zeitungen durch Vermittelung der Post wird den Kammern Folgendes vorgeschlagen:

1. Ermäfsigung der Zeitungsgebühr von 3 pCt. auf 1 pCt., entsprechend der für Postanweisungen zur Erhebung kommenden Gebühr;

2. Erhebung einer festen Gebühr von 10 Cent. für jedes einzelne Abonnement, entsprechend dem Porto einer Postkarte.

Die Gesammttaxe stimmt sonach mit dem Kostenbetrage genau überein, welcher dem Bezieher einer Zeitung im Falle directer Bestellung derselben beim Verleger durch Absendung einer Postanweisung nebst Karte erwachsen würde.

Wir fügen hinzu, dafs, obschon der Zeitungsdienst, abgesehen vom Vertriebe der Gesetzblätter, für die französischen Postanstalten ein noch neuer ist, doch bereits günstige Resultate erzielt worden sind, und dafs man sich von den vorgedachten Ermäfsigungen, in Verbindung mit einer weiteren Ausdehnung des Verfahrens auf den Verkehr mit den Nachbarländern noch bedeutenderen Erfolg verspricht.

Nach Inhalt des Eingangs unter 2. bezeichneten Gesetzentwurfs, betreffend die Genehmigung des zwischen Frankreich und der Schweiz wegen Einführung des Postauftragsverfahrens im beiderseitigen Verkehr abgeschlossenen Vertrages wird das neue Verfahren auf Grund der in beiden genannten

Ländern bereits bestehenden desfallsigen Einrichtungen organisirt.

Namentlich sollen zur Einziehung zugelassen werden: Quittungen, Rechnungen, Anweisungen, Wechsel, sowie überhaupt alle ohne Kosten zahlbaren Handels- und sonstigen Papiere. Der Meistbetrag einer einzelnen Sendung ist vorläufig auf 500 Franken festgesetzt, derselbe kann indefs später erhöht werden, ebenso ist die Zulassung von zur Protestirung bestimmten Papieren vorbehalten worden. Ein einzelner Postauftrag kann nur solche Papiere enthalten, welche durch ein und dieselbe Postanstalt, bei ein und demselben Schuldner, zu Gunsten ein und desselben Gläubigers einziehbar sind. Die Taxe setzt sich, wie folgt, zusammen:

1. aus dem Porto von 25 Cent. für den Einschreibbrief;

2. aus der Postanweisungsgebühr von 25 Cent. für je 25 Fr.;

3. aus der Gebühr von je 10 Cent. für je 20 Fr., im Meistbetrage von je 50 Cent. zu Gunsten des die Einziehung bewirkenden Briefträgers, sowie des demselben vorgesetzten Postamts-Vorstehers. Die Einnahme aus der zu 3. genannten Gebühr bildet keinen Gegenstand der Abrechnung zwischen den beiderseitigen Verwaltungen.

Zu der Eingangs unter 3. erwähnten Uebereinkunft zwischen Frankreich und der Schweiz, betreffend den Bezug von Zeitungen durch die Post, ist Folgendes zu bemerken:

Die Zeitungsgebühr mit 3 pCt. des Abonnementsbetrages, jedoch nicht unter 50 Cent. für das einzelne Abonnement, wird zwischen beiden Verwaltungen halbscheidlich getheilt. Die Gebühr kann später im gemeinsamen Einverständnifs herabgesetzt werden. Der Abonnementsbetrag wird in eine Postanweisung zu Gunsten des Verlegers umgewandelt. Nach der dem Gesetzentwurf beigefügten Denkschrift sind diesbezügliche Verhandlungen noch mit anderen Ländern eingeleitet, bis jetzt aber erst mit Belgien, auf einer dem schweizerischen Abkommen im Wesentlichen entsprechenden Grundlage, zum Abschlufs gebracht worden.

Zu dem Eingangs unter 4. erwähnten Vertrag zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika findet sich zu bemerken, dafs Frankreich zu Anfang des Jahres 1878 den Postanweisungsdienst im Verkehr mit folgenden neun Ländern eingeführt hatte: Italien, Belgien, Schweiz, Luxemburg, Grofsbritannien, Deutschland, Niederland, Niederländisch-Ostindien und Schweden. Bis zum Zusammentritt des Pariser Kongresses wurden weitere diesbezügliche Verträge mit Dänemark, Norwegen und Oesterreich-Ungarn abgeschlossen. Alle mit diesen Ländern verabredeten verschiedenartigen Systeme wurden demnächst durch das Pariser Uebereinkommen vom 4. Juni 1878, betreffend den Austausch von Postanweisungen, in feste, allgemein gültige Formen gebracht. Durch das Uebereinkommen, welches von allen vorbenannten Staaten, ausschliefslich Englands und der Niederländischen Kolonien, unterzeichnet worden war, wurde das Postanweisungsverfahren auf den Verkehr mit Egypten, Portugal und Rumänien neu ausgedehnt, so dafs die Zahl der bezüglichen Länder seit dem 1. Januar 1878 von neun auf fünfzehn gestiegen ist. Der jetzt mit den Vereinigten Staaten *) geschlossene Vertrag entspricht im Wesentlichen den einheitlichen Grundlagen, welche für den Austausch von Postanweisungen im Verkehr des Weltpostvereins festgesetzt worden sind. Indessen ist der Meistbetrag einer Postanweisung nur mit 250 Fr. statt 500 Fr. verabredet, eine Erhöhung desselben aber für später vorgesehen worden. Die halbscheidlich zu theilende Gebühr wird von jeder Verwaltung besonders festgesetzt, darf jedoch 1 ½ pCt. nicht übersteigen. (Nach dem neuesten »*Bulletin mensuel*« der französischen Verwaltung ist dieser Vertrag bereits vom 1. April d. J. ab zur Ausführung gebracht worden.)

*) Die Vereinigten Staaten von Amerika sind dem Pariser Uebereinkommen vom 4. Juni 1878, betreffend den Austausch von Postanweisungen, bekanntlich nicht beigetreten.

Nach Inhalt des Eingangs unter 5. erwähnten Vertrages ist für die Erbauung etc. eines den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Central-Postgebäudes in Paris eine Gesammtausgabe von 16 800 000 Fr. in Aussicht genommen. Das jetzige, in der Strafse Jean-Jacques Rousseau belegene Postgebäude mit einem nutzbaren Raum von 8227 qm (gegen 23 811 qm in Zukunft) gilt schon seit 1793 als unzureichend. Napoleon I. hatte für die Postverwaltung ein neues Gebäude an der Ecke der Rue de Rivoli und der Rue de Castiglione herstellen lassen, welches später das Finanz-Ministerium aufgenommen hat. Zu dem von der Stadt Paris übernommenen Neubau werden ganze Strafsenviertel niedergelegt, deren Räumung schon zum 1. April erfolgt. Die Fertigstellung des Baues wird etwa vier Jahre in Anspruch nehmen. Zwischenzeitlich wird der Postdienst in Baracken auf dem Karoussel-Platz (Tuilerien) untergebracht werden.

---

## 38. Buchdruckerkunst in der Türkei.

Während schon um die Mitte des 16. Jahrhunderts fast in allen Ländern Europas Druckereien bestanden und aus einzelnen derselben — wir erinnern hier nur an Manuzzi in Venedig, Junta in Florenz, Etienne in Paris und Plantin in Antwerpen — bereits noch heute bewunderte Meisterwerke hervorgegangen waren, während die Buchdruckerkunst schon 1532 durch Antonio de Mendozas Bemühungen ihren Weg im Dienste der Civilisation und Humanität über den Ozean nach Amerika gefunden hatte, wurden im Osmanenreiche alle Vervielfältigungen von Büchern und sonstigen Werken noch fast zwei Jahrhunderte lang ausschliefslich durch die Zunft der Abschreiber (Hattat) bewirkt. Das in allen mohamedanischen Staaten herrschende Vorurtheil gegen eine durch Maschinen zu bewirkende Herstellung von Büchern religiösen Inhalts stellte sich der Errichtung von Druckereien ebenso sehr als unübersteigbares Hindernifs entgegen, wie die Scheu der Ulemas und hohen Beamten, die reiche und einflufsbegabte Zunft der Abschreiber der grofsen Vortheile zu berauben, die dieselbe aus ihrem Monopol zog. Erst im Jahre 1726 erliefs Sultan Achmed III., ein glühender Verehrer und grofsherziger Beschützer der Wissenschaften und Künste, einen kaiserlichen Hatt, durch welchen in der Hauptstadt des Islam, in Konstantinopel selbst, eine Reichsdruckerei errichtet wurde.

Diese wichtige Neuerung war vorher durch ein Fetwa des Scheich ul Islam, Abdullah Effendi, welcher ebenso wie der damalige Grofsvezir, Ibrahim Pascha, dem Fortschritt huldigte, ausdrücklich genehmigt worden. Ebenso hatten die meisten Mitglieder des Kollegiums der Ulema, darunter besonders die vier Kasiasker (Ober-Landrichter) durch Siegel und Unterschrift ihre Zustimmung ertheilt, nachdem der Grofsherr ihnen schriftlich garantirt hatte, dafs der Koran, die Kommentare dazu und überhaupt alle das Scheriat (religiöses Recht) behandelnden Werke auch fernerhin nur durch Abschreiben vervielfältigt werden sollten.

Der Reichsgeschichtschreiber Aafsim Tschelebisade schildert in seinen im kaiserlichen Staatsarchiv beruhenden Aufzeichnungen das wichtige Ereignifs der Einführung der Buchdruckerkunst in der Türkei mit folgenden Worten:

».... Mohamed Said Effendi, Beamter des Geheimzimmers Seiner Hoheit (Centralbüreau des Grofsvezirs), begleitete seinen Vater, Jirmisekifs Tschelebi Mohamed Effendi, Botschafter der Hohen Pforte in Frankreich, nach Paris. Er hatte dort Gelegenheit, die von den Franzosen in Anwendung gebrachte sinnreiche Methode, Bücher und andere Werke schnell und billig zu vervielfältigen, an Ort und Stelle gründlich kennen zu lernen. Diese Erfindung reizte ihn sehr, und ihr Studium

erweckte in ihm den heifsen Wunsch, die segensreiche Kunst auch in sein Vaterland einzuführen. Ibrahim Effendi, Beamter der Hohen Pforte, ursprünglich im Lande der Ungläubigen geboren, später aber in Stambul durch Studium und Gnade auf den rechten Weg des Islam gebracht, vereinte sich mit Said, und Beide zusammen überreichten dem Grofsvezir eine Eingabe unter dem Titel »*Vessiletut tiba'at*«, in welcher sie den Nutzen der Buchdruckerkunst klarlegten und die Nothwendigkeit betonten, selbige in das Thor der Glückseligkeit (Konstantinopel) einzuführen. Der Grofsvezir, überzeugt von der Wahrheit der ihm mitgetheilten Thatsachen und von der Zweckmäfsigkeit der ihm ausgesprochenen Wünsche, trug die Angelegenheit dem hohen Kalifen vor, und der letztere legte dem weisen und unparteiischen Herrn des Glaubens, dem gelehrten Scheich ul Islam Mufti Abdullah Effendi, folgende Frage in der hergebrachten Form schriftlich vor: »Frage: Wenn Said, des Druckens kundig, die Absicht hegt, philosophische und andere löbliche Werke mit Maschinen durch die beim Drucken herkömmliche Weise zu vervielfachen — erlaubt ihm dies das heilige Gesetz?« Hierauf erliefs der Mufti folgendes Fetwa: »Antwort: Ja. Die richtige und billige Vervielfältigung von guten Werken ist löblich und verdient jede Aufmunterung. Es ist aber im höchsten Grade wünschenswerth, dafs Said sich mit fähigen und redlichen Leuten verbindet, welche im Stande sind, den Druck auszuführen und zu beaufsichtigen, sowie die nöthigen Korrekturen und Revisionen anzustellen. Dies schrieb der arme Abdullah, des Propheten Knecht, Gott sei ihm gnädig. Der Allmächtige aber weifs es besser.« Darauf erliefs Effendimis (wörtlich: unser Herr, Bezeichnung für den Sultan) am 15. Zilkade 1139 (1726) das Edikt zur Errichtung der Reichsdruckerei.

Durch den hier in Betracht kommenden kaiserlichen Hatt wurden der ungarische Renegat Ibrahim Effendi, der später noch den Ehrenbeinamen Basmadschi (der Drucker) erhielt, und der Türke Mohamed Said Effendi zu Directoren des neuen Staatsinstituts ernannt, dessen Errichtungs- und Unterhaltungskosten der Sultan aus seiner Privatkasse bestritt. Imgleichen bezahlte der Padischah auch die Gehälter der beiden Directoren und der ihnen untergeordneten Drucker, welche Ibrahim Effendi aus Deutschland hatte kommen lassen.

Trotz des Eifers der Leiter der Reichsdruckerei und trotz der warmen Unterstützung des Sultans schritt die Arbeit nur sehr langsam vorwärts. Die grofse Schwierigkeit, tüchtige Drucker zu finden, verbunden mit der Unvollkommenheit der aus Venedig bezogenen Typen, wirkte so ungünstig auf die Thätigkeit der jungen türkischen Druckerei ein, dafs vom Jahre 1726 bis zum Tode des Basmadschi Ibrahim Effendi im Jahre 1743 nur 17 Bände gedruckt wurden, also nahezu auf jedes Jahr des Bestehens der Druckerei nur 1 Band kommt.*)

Nach der im Jahre 1730 in Folge eines Janitscharenaufstandes erfolgten Absetzung Achmeds III. gelangte Mahmud I. auf den osmanischen Kalifenthron, welcher das Interesse seines Vorgängers für die Entwickelung der Buchdruckerkunst in Konstantinopel in vollem Mafse theilte und der Reichsdruckerei viele Beweise von Freigebigkeit und Gunst gab. Dessenungeachtet ging die Thätigkeit der Druckerei unaufhaltsam rückwärts, besonders nach dem Tode von Basmadschi Effendi Ibrahim. (Mohamed Said Effendi, der Mitgründer der Druckerei, war in der Zwischenzeit bis zum Grofsvezir emporgestiegen, fiel dann aber in Ungnade und starb schon 1740, wahrscheinlich an Gift, in der Verbannung.) Von 1743 bis 1747 wurden nur 4 Bände gedruckt; im letztgenannten Jahre wurde die Druckerei geschlossen und der Betrieb eingestellt.

Im Jahre 1784 erliefs Sultan Abdul

*) Sämmtliche in den Jahren 1726 bis 1743 gedruckten Bände sind historischen und geographischen Inhalts, mit Ausnahme einer türkisch-französischen Grammatik von dem deutschen Jesuitenpater Holdermann.

Hamid einen kaiserlichen Hatt, in Gemäfsheit dessen der Schatzkanzler Raschid Effendi und der Reichshistoriograph Achmed Vassif Effendi beauftragt wurden, bei der Wittwe von Kady Effendi (Ibrahim Effendis verstorbenem Nachfolger) Haussuchung nach den verschwundenen Druckerpressen u. s. w. abzuhalten. Die letztere führte zu dem Ergebnisse, dafs die überwiegende Mehrzahl der Ausstattungsgegenstände der früheren Reichsdruckerei in den Rumpelkammern des Konaks des verewigten Kady Effendi aufgefunden und nach gehöriger Reinigung und Ausbesserung in das Gebäude des Wakufnazirates (Ministerium der Güter der todten Hand) überführt wurde. Hier trat die Reichsdruckerei wieder in Thätigkeit. Zu Directoren wurden ein Advokat (Mustafa Effendi) und ein Priester (Adam Effendi) ernannt, welche sich Beide mit grofser Ausdauer und löblichem Eifer ihrer Aufgabe widmeten, besonders nachdem die Druckerei aus dem Ministerium in ein besonders hergegebenes Gebäude in Skutari verlegt worden war.

Eine grofse Anzahl von Werken jeglicher Art ging jetzt aus der kaiserlichen Druckerei hervor, die sich fast alle durch schönen Druck und grofse Wohlfeilheit auszeichneten; beispielsweise war die bekannte Geschichte des 17. Jahrhunderts vom Kasiasker Ruman Effendi (betitelt »*Tedbirati pesendide*«, d. h. die wohlgefälligen Anschläge, 161 Quartblätter) zum Preise von 1 Piaster (20 Pfg.) in der mit der Druckerei verbundenen Handlung käuflich.

Der kurzen Blütheperiode folgte jetzt wieder eine lange Epoche völliger Stagnation, welche die ganze Regierung Sultan Selims III. und den Anfang der Regierung von Mahmud dem Grofsen überdauerte.

Nach Ausrottung der Janitscharen widmete der berühmte Reformator der Türkei seine Thätigkeit den Werken des Friedens, und sorgte in erster Stelle für Wiedereinrichtung der Druckerei. Im Jahre 1831 ward die letztere von Skutari in ein grofses Gebäude nach Stambul übergeführt, neue Pressen wurden aus London, neue Typen aus Venedig, neue tüchtige Arbeiter vornehmlich aus Deutschland geholt. Unter der Leitung von Pertev und Achmed Halim Pascha machte sich in der Reichsdruckerei der lobenswerthe Geist unablässig strebenden Aufschwunges allseitig bemerkbar, die in den Moscheebibliotheken und Softaschulen versteckten Schätze türkischer Literatur und Kunst, vornehmlich philosophische Werke, Dichtungen und Kritiken, wurden nach einander ans Licht gezogen und in schönen und billigen Ausgaben den grofsen Volksschichten zugänglich gemacht, die Werke der Reichsgeschichtschreiber wurden in Druck gegeben, die bekanntesten Meisterstücke europäischer Literatur (in erster Linie allerdings nur Fachwerke, meistens militärischen und medizinischen Inhalts) ins Türkische übersetzt und durch den Druck vervielfacht; ein hellstrahlendes Licht freiheitlicher Aufklärung strömte aus den Räumen des Takwim-Vakayi in das sonst noch so dunkel gebliebene Stambul.

Fast zwei Jahrzehnte dauerte diese Glanzepoche; dann wirkten des Sultans Abdul Aziz Gleichgültigkeit gegen alle idealen Bestrebungen und das Mifsgeschick der Türkei in politischer und finanzieller Beziehung gleichzeitig sehr ungünstig auf die von der Verwaltung der Reichsdruckerei gepflegten Bestrebungen ein, welche erst unter der Regierung des gegenwärtigen Sultans Abdul Hamid an allerhöchster Stelle wieder die gebührende Berücksichtigung fanden.

Augenblicklich besitzt die Siebenhügelstadt am Bosporus vier kaiserliche Druckereien. Zwei davon stehen unter Leitung des Vekil-i-nazir-i-dachilfeh (Unterstaatssecretair im Ministerium des Innern) und befinden sich in dem eigenen Gebäude des Takwim Vakayi; die eine Druckerei beschäftigt sich mit der Herstellung von offiziellen Dokumenten, Formularen und Fermans, die andere ausschliefslich mit Bücherdruck. Die dritte kaiserliche Druckerei dient nur militärischen Zwecken und ist dem Ser-i-asker (Kriegsminister)

unterstellt, während die vierte, in welcher sich die lithographischen Pressen für die topographischen Bedürfnisse des Generalstabes befinden, in Dolma-Bagdsche liegt und unmittelbar unter dem Palastmarschall des grofsherrlichen Kabinets steht. Alle aus kaiserlichen Druckereien hervorgehenden Bücher und sonstigen Werke zeichnen sich durch schönen richtigen Druck und vorzügliches Papier aus; die Preise sind dementsprechend ziemlich hoch.

Der Privatdruckereien u. s. w. in Konstantinopel mag es im Ganzen wohl 20 bis 25 geben; aufser ihnen sind noch besonders zu erwähnen die Druckereien des armenischen und des griechischen Patriarchates, sowie diejenige des Grofs-Rabbi in Hafskioi am goldenen Horn. Die letztgenannten Behörden benutzen ihre Druckereien meistens zur Herstellung der bei ihren Verwaltungen im Gebrauch stehenden amtlichen Formulare und zur Vervielfältigung von billigen religiösen Büchern.

---

## 39. Die internationale Polarkonferenz.

Zwei grofse geographische Arbeitsgebiete sind es bekanntlich, auf welchen sich neuerdings die Bestrebungen fast aller Kulturvölker vorzugsweise begegnen: die Afrikaforschungen und die Polarforschungen. Während aber die Erforschung des dunklen Erdtheils gegenwärtig schon einen Standpunkt erreicht hat, von welchem aus das Ziel in absehbarer Ferne zu erkennen ist, ruht auf den schneeigen Gefilden der Polarregion noch der ganze Zauber eines ungelösten Problems. Alle jene seit Jahrzehnten unablässig wiederholten Versuche, die äufserste Höhe des Nordpols zu erreichen, sind bis jetzt gescheitert; jedoch hat der Drang zur Lösung der grofsen Aufgabe nach jedem vergeblichen Versuche neue Kraft gewonnen. In der That sehen wir heutzutage Einzelne, Körperschaften und Staaten in der Arbeit der Polarforschung wetteifern. Bereits hat ein nicht geringer Theil der seefahrenden Staaten Europas arktische Expeditionen mit grofsen Opfern ins Werk gesetzt, und schon denkt man wieder an neue Unternehmungen. Um welche Summen es sich dabei handelt, möge die Anführung beweisen, dafs die grofse englische Nordpolexpedition unter Capitain Nares 1875/76 einen Kostenaufwand von 3 Millionen Mark erfordert hat.

Neben Europa steht ebenbürtig Amerika mit seinen ruhmwürdigen Leistungen in den arktischen Forschungen. Die von den Vereinigten Staaten ausgegangenen Nordpolexpeditionen sind glänzende Beweise nordamerikanischen Unternehmungsgeistes und des Interesses, welches in der Union für die grofse geographische Frage besteht. Gewifs ist es ein erfreuendes Schauspiel zu sehen, wie die Söhne zweier Erdtheile in edlem Wetteifer sich abmühen, das geheimnifsvolle Polarbecken für die Wissenschaft zu erobern.

Dieses — man darf wohl sagen — universelle Interesse, welches unsere Zeit den Polarforschungen zuwendet, ist auch die Voraussetzung eines erst der allerjüngsten Gegenwart angehörigen Projektes, welches aber nicht sowohl die Erreichung des Nordpols als vielmehr die systematisch-wissenschaftliche Untersuchung der Polarregionen zum Gegenstande hat und zuerst durch die im Oktober 1879 zu Hamburg versammelt gewesene internationale Polarkonferenz in greifbarer Gestalt ins Leben getreten ist.

Bekanntlich ist unsere Kenntnifs von den meteorologischen, erdmagnetischen und überhaupt von den gesammten physikalischen Verhältnissen der Polarzonen noch eine sehr lückenvolle und unzulängliche. Auch durch die auf den Polarfahrten gemachten Beobachtungen ist dieses Dunkel bis jetzt nur wenig gelichtet worden, weil solche Beobachtungen, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen, auf verschiedenen Punkten gleichzeitig und eine gewisse Periode hindurch, sowie nach einem bestimmten Systeme und womöglich auch mit einheitlichen Instrumenten ausgeführt

werden müssen. Da trat vor wenigen Jahren der auf dem Gebiete der arktischen Forschungen rühmlich bekannte Lieut. Weyprecht mit dem Plane hervor, in den Polarregionen auf acht verschiedenen Punkten Observatorien zu errichten, um durch systematische und gleichzeitige Beobachtungen eine bessere Grundlage unserer Kenntnisse von den Polarverhältnissen zu gewinnen. Die von Weyprecht angeregte Frage fand in den Kreisen der Wissenschaft lebhaften Anklang und beschäftigte auch den im April 1879 zu Rom versammelt gewesenen zweiten internationalen Meteorologen-Kongrefs, welcher dieselbe mit auf seine Tagesordnung setzte. Der Kongrefs beauftragte das internationale meteorologische Komité mit der weiteren Verfolgung des Planes, und dieses berief nach unterschiedlichen Vorarbeiten für den 1. Oktober 1879 eine besondere Polarkonferenz nach Hamburg zusammen.

Die Konferenz war beschickt von den Regierungen des Deutschen Reichs, Niederlands, Dänemarks, Frankreichs, Norwegens und Oesterreich-Ungarns, sowie von der Königlichen Akademie der Wissenschaften zu Stockholm und von der Kaiserlich Russischen Geographischen Gesellschaft zu Petersburg. Das Deutsche Reich war vertreten durch den Director der Deutschen Seewarte zu Hamburg, Professor Neumayer, und durch den Capitain zur See von Schleinitz aus Berlin, beide delegirt von der Kaiserlich Deutschen Admiralität. Für Oesterreich hatte der Linienschiffs-Lieutenant Dr. Weyprecht Vollmacht, den Sitzungen beizuwohnen.

Die Konferenz konstituirte sich am 1. Oktober 1879 in den Räumen der Deutschen Seewarte und wählte den Professor Neumayer zu ihrem Vorsitzenden. Noch am selben Tage fand eine Sitzung statt, in welcher zunächst klar gelegt wurde, in welchem Umfange die anwesenden Mitglieder mit Vollmacht versehen waren. Hierbei ergab sich allerdings, dafs die meisten Theilnehmer zu bestimmten Abmachungen nicht bevollmächtigt waren, hauptsächlich aus dem Grunde, weil den delegirenden Regierungen und Gesellschaften bei der Einladung ein bestimmtes Programm noch nicht vorgelegen hatte. Die Konferenz beauftragte eine aus ihrer Mitte gewählte Kommission mit der Ausarbeitung dieses Programms, welches darauf in den Sitzungen bis zum 5. Oktober durchberathen und in seinen Hauptzügen festgestellt wurde. Die hierbei gefafsten Beschlüsse der Konferenz sind durch einen offiziellen »Bericht über die Verhandlungen und Ergebnisse der internationalen Polar-Konferenz« vor Kurzem in Druck veröffentlicht worden und gewähren ein hochinteressantes Bild über die Wichtigkeit und Schwierigkeit der Aufgaben, deren Lösung durch gemeinsame internationale Arbeit herbeigeführt werden soll.

Um welche Gebiete der Wissenschaft es sich bei dem Unternehmen vorzugsweise handelt, ist in dem Berichte ausführlicher dargelegt. Wir heben nur hervor, wie zur Motivirung der Wichtigkeit der geplanten wissenschaftlichen Beobachtungen geltend gemacht wird:

»1. Vom Standpunkte der Meteorologie, dafs ohne eine gründlichere Kenntnifs der Vorgänge und Prozesse innerhalb der Polargebiete an die Möglichkeit der Aufstellung allgemein gültiger Grundsätze und Theorien über Luftdruck-, Temperatur-Vertheilung und Schwankung, über Luftströmungen, Entwickelung und Verlauf der Witterung, über allgemeine klimatologische Normen nicht gedacht werden kann.

2. Vom Standpunkt der Wissenschaft des Erdmagnetismus, dafs die gleichzeitige Beobachtung an Stationen, welche nach gewissen, zu bestimmenden Gesichtspunkten gewählt werden, in beiden Polargebieten für die Entwickelung der Lehre von den Störungen in den magnetischen Elementen, deren Beziehungen zu den Polarlichtern und Sonnenflecken eine Bedingung ist, ohne deren Erfüllung ein entscheidender Fortschritt in unserer Erkenntnifs nicht denkbar ist.

3. Dafs für die Kenntnifs der Vertheilung der erdmagnetischen Kraft und deren Säkular- und anderen Schwankungen über die Erde eine gründliche Untersuchung in den Polar-

gebieten zu einer bestimmten Epoche der Gegenwart unerläfslich ist.

4. Dafs die Hydrographie der Ozeane, die Lehre der Wärmevertheilung und der Strömungen, so lange nicht bezüglich der Polargebiete eingehende, mit durchaus zuverlässigen Instrumenten ausgeführte Untersuchungen vorliegen, der Faktoren entbehrt, mit deren Hülfe allein eine wissenschaftliche, allen Anforderungen genügende Begründung angestrebt werden kann.

5. Dafs die Kenntnifs der Figur der Erde so lange eine unvollkommene, vielfach auf Hypothesen beruhende bleibt, als nicht innerhalb der Polargebiete und besonders auf der Nordhemisphäre nach den neuesten Methoden ausgeführte, zuverlässige Messungen vorliegen.«

Zur Durchführung systematischer Untersuchungen auf diesen Gebieten schlägt nun die Konferenz vor, in den Polarregionen eine Reihe fester Beobachtungsstationen zu errichten, auf welchen die erforderlichen Beobachtungen nach einem bestimmten Plane einheitlich und gleichzeitig vorgenommen werden sollen. Einstimmig lenkte sich die Wahl der Konferenz auf folgende Beobachtungsorte:

1. Spitzbergen,
2. Finnmarken (Nord-Kap),
3. Nowaja-Zemlja,
4. Lena-Mündung,
5. Point Barrow,
6. Ein Punkt im amerikanischen arktischen Inselarchipel,
7. Upernivik (West-Grönland),
8. Jan Mayen oder Ostküste Grönlands,

und bezüglich der Südpolargegenden auf:

1. Süd-Georgien-Insel,
2. Kerguelen-Insel,
3. Auckland- oder Campbell-Inseln,
4. Balleny-Inseln, wenn die Landung an denselben sich als möglich erweisen sollte.

Als wünschenswerth wurde es erachtet, dafs die Beobachtungen bereits im Sommer der nördlichen Hemisphäre 1881 beginnen und mindestens für die Dauer eines Jahres fortgeführt werden können. Die Einzelheiten der Beobachtungen, welche nach obligatorischen und fakultativen unterschieden werden sollen, sowie die Bestimmungen über die anzuwendenden Instrumente und über die Beobachtungstermine sind auf der Konferenz durch besondere Beschlüsse geregelt worden.

Die Hauptfrage wird freilich zunächst die sein, ob es der Konferenz gelingen wird, das allseitige vorhandene Interesse an den Polarforschungen in dem Grade wachzurufen, um die zur Verwirklichung des Unternehmens erforderlichen sehr bedeutenden Mittel bereit zu stellen. Es ist daher beschlossen worden, vorerst nach dieser Richtung zu wirken und eine möglichst allgemeine Betheiligung herbeizuführen. Die Konferenz hat sich zu diesem Behufe als internationale Polar-Kommission permanent erklärt und mit dem internationalen meteorologischen Komité in Verbindung gesetzt. Man hofft bereits in diesem Jahre eine zweite, zahlreicher besuchte Konferenz zusammenberufen zu können, welche in der Lage sein werde, das Gelingen des Unternehmens aufser Frage gestellt zu sehen.

Es wäre zu wünschen, dafs diese Hoffnung sich verwirklichte. Erfreulicherweise ist von allen Mitgliedern der Konferenz konstatirt worden, dafs in den mafsgebenden Kreisen überall der Wille obwalte, bei genügender Betheiligung mitzuwirken in einer oder der anderen Form an der Durchführung der von der Konferenz in Bezug auf die wissenschaftliche Erforschung der Polargebiete gefafsten Beschlüsse. Auch aus den Vereinigten Staaten hatte ein Schreiben vorgelegen, nach welchem die Errichtung eines Observatoriums auf Point Barrow im Prinzip angenommen war. Immerhin läfst sich das Bedenken nicht unterdrücken, dafs der Kostenpunkt eine erhebliche Schwierigkeit bieten wird. Nach der Auffassung der Konferenz würden die Kosten der einzelnen Station bz. Stationen von demjenigen Staate bz. derjenigen Gesellschaft zu tragen sein, welcher solche unternimmt. Aber selbst für grofse und reiche Staaten werden schon die Kosten einer einzigen Station bedeutend ins Gewicht fallen. Es darf nicht übersehen werden, dafs es sich

bei dem Unternehmen darum handelt, in den höchsten Breiten der Erde Niederlassungen zu errichten, wo Gelehrte mit dem ganzen Apparat ihrer Wissenschaft Beobachtungen anstellen müssen; dafs diese Niederlassungen mit Proviant und allem Nothwendigen auszurüsten sind, um ein Jahr lang zu bestehen und hierbei allen Schrecken des Polarwinters Trotz zu bieten, und dafs es endlich nothwendig sein wird, jeder Station das zur Expedition verwendete Schiff bis zum Abschlufs der Beobachtungen zur Verfügung zu stellen. Andererseits fehlt es nicht an Stimmen, welche behaupten, dafs bei allem Werthe der geplanten circumpolaren Beobachtungen doch die Lösung der Frage: ob der Nordpol zu Schiffe überhaupt erreichbar sei, und wie sich in dem Polarbecken Land und Wasser vertheilt finden — die erste und wichtigste Aufgabe der Polarforschungen bleiben müsse.

Hoffen wir im Interesse der Wissenschaft, dafs der Eifer der Gegenwart für die Polarfrage sich rege genug erweisen möge, um durch erfolgreiche Unternehmungen in beiden Richtungen — durch Polarfahrten und durch Polarobservatorien — unsere Kenntnifs von der Beschaffenheit unseres Erdballs zu fördern und zu bereichern.

---

## 40. Die Arlbergbahn.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Sautter in Berlin.

In Oesterreich-Ungarn beschäftigt man sich augenblicklich in allen Kreisen auf das Lebhafteste mit einem Eisenbahnprojekte, dessen Verwirklichung sowohl für die österreichisch-ungarische Monarchie als auch für die angrenzenden Länder von aufserordentlicher Bedeutung sein wird: wir meinen die in letzter Zeit so häufig genannte Arlbergbahn. Die Wichtigkeit dieses Unternehmens ist bereits in der Thronrede, mit welcher Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich am 8. Oktober v. J. den Reichsrath eröffnet hat, in folgenden Worten hervorgehoben worden:

»Der Bau der immer wichtiger werdenden Arlbergbahn ist durch Verhandlungen bedingt, auf deren baldigen Abschlufs meine Regierung bedacht ist, um Ihnen darüber sofort umfassende Vorlagen zu bringen.»

Die Verhandlungen, von welchen hier die Rede ist, wurden seiner Zeit mit der ungarischen Regierung geführt, welche seitens der österreichischen Regierung ersucht worden war, in Rücksicht auf die Bedeutung der Arlbergbahn für beide Reichshälften einen Theil der Anlagekosten auf den ungarischen Staatsschatz zu übernehmen. Nach den jetzt vorliegenden Aktenstücken ist der Zweck dieser Verhandlungen zwar nicht erreicht worden, da die Regierung Ungarns die finanzielle Betheiligung an dem Bau der Arlbergbahn endgültig abgelehnt hat. Jedoch sind beide Regierungen zu einer Verständigung gelangt, wonach Ungarn, als Gegenleistung für die aus österreichischen Staatsmitteln zu erbauende Arlbergbahn, die Verpflichtung übernimmt, die Gesammtkosten für die durch Artikel 57 des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 der österreichisch-ungarischen Monarchie auferlegte Donauregulirung am Eisernen Thor und bei Orsova aus dem ungarischen Staatsschatz zu bestreiten. Nach Erledigung dieser Vorfrage hat nunmehr der österreichische Handelsminister am 24. Januar d. J. im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf eingebracht, dessen erster Artikel lautet:

»Die Regierung wird ermächtigt, eine Locomotiv-Eisenbahn von Innsbruck im Anschlufs an die tyroler Linien der Südbahn über Landeck und durch den Arlberg zur Verbindung mit der Vorarlberger Bahn bis zu dem veranschlagten Kostenbetrage von 35 600 000 Fl. auf Staatskosten herzustellen. Der Bau hat noch im laufenden Jahre zu beginnen.«

Dem Gesetzentwurfe ist eine Denkschrift beigegeben, welche die Gründe für den Bau der Eisenbahn und die Einzelheiten der Ausführung beleuchtet.

Wir knüpfen hieran folgende Betrachtungen.

Die Arlbergbahn wird bei Innsbruck als ein Seitenflügel der Bahnlinie Kufstein-Verona beginnen und in dem Ober-Innthal aufwärts über Landeck mittels eines grofsen Tunnels durch den Arlberg, die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau, nach Bludenz in Vorarlberg geführt werden.

Die Gesammtlänge der Bahn wird 137 km betragen. Hiervon entfallen 72 km, also mehr als die Hälfte, auf den längs des Innflusses sich hinziehenden Weg von Innsbruck bis Landeck. Auf dieser, der sogenannten Thalstrecke, stellen sich dem Bahnbau nur verhältnifsmäfsig geringe Schwierigkeiten entgegen, da die grofse Breite der Thalsohle und die mäfsige Steigung des Bodens, insbesondere auf der Strecke von Innsbruck bis Silz, die Anlegung des Bahnkörpers sehr erleichtern. Eine Ueberschreitung des Innflusses tritt nicht ein; dagegen hat die Bahn, welche auf dem rechten Innufer erbaut wird, die zahlreichen, aus den Alpen dem Inn zufliefsenden Wildbäche zu überschreiten. Der Bedeutendste unter diesen ist die Oetzthaler Ache — der Abflufs des gletscherreichen Oetzthales — ein reifsendes Bergwasser, dessen Mündung in den Inn durch ein wildes Chaos von Schutt- und Erdmassen bezeichnet ist. Zur Ueberschreitung dieses Flufsbettes bedarf es der Erbauung einer besonders festen Brücke, deren Pfeiler im Stande sind, den zur Zeit der Schneeschmelze hochgeschwollenen, weit über die gewöhnlichen Uferränder dringenden Fluthen der Ache kräftigen Widerstand zu leisten.

Ein Reisender, welcher die künftige Arlbergbahn in der Richtung von Innsbruck nach Landeck benutzt, wird bei der Fahrt über die Oetzthalbrücke durch eine prächtige Landschaft überrascht werden: zu Füfsen die reifsende Ache, deren weifsschäumende Fluthen dem grünen Inn zueilen; zur Linken die von düsteren Tannen und Fichten beschattete Mündung des Oetzthales, aus dessen Hintergrund schneebedeckte Bergspitzen herableuchten; zur Rechten jenseit des Inns die aufstrebenden grauen Felswände des Simmering und des Tschirgant, an deren Schutthalden sich die Innthal-Fahrstrafse in zahlreichen Krümmungen hoch über dem rauschenden Flusse herwinden mufs: ein Gebirgsbild, dessen Wirkung von keinem anderen auf der Strecke von Innsbruck nach Landeck übertroffen werden dürfte.

Nach Erreichung des Marktfleckens Landeck, wo die nach dem Engadin und dem Vintschgau führende Innthalstrafse sich mit der vom Bodensee über Bludenz und die Pafshöhe des Arlberges nach Tyrol führenden Gebirgsstrafse, der sogenannten Arlbergstrafse, vereinigt, beginnen für den Bahnbau gröfsere Schwierigkeiten. Die Bahn überschreitet den Inn und steigt dann empor im Thale der Sanna, einem aus den Gebirgsbächen Rosanna und Trisanna gebildeten, dem Inn zufliefsenden Wildwasser. Auf dieser Strecke nimmt die Arlbergbahn den Charakter der Gebirgsbahn an. Sie erhebt sich bis auf 80 m über die Thalsohle, durchbricht zweimal die vorgelagerten Bergwände mittels kleiner Tunnels und überschreitet das von Süden her in das Sannathal einmündende Paznaunerthal auf einem stattlichen eisernen Viadukte von drei Oeffnungen mit zusammen 180 m Lichtweite. Bei St. Anton, einem Dorfe am Ostabhange des Arlberges, betritt die Bahn das Ostportal des grofsen Arlbergtunnels, welcher in einer Länge von 10 270 m, bis zum Kulminationspunkt von 1 310 m Meereshöhe ansteigend, den Uebergang aus Tyrol nach Vorarlberg vermittelt. Das Westportal des Tunnels befindet sich in unmittelbarer Nähe des bereits in Vorarlberg gelegenen Dorfes Langen. Von hier aus senkt sich die Bahn mit scharfem Gefälle (1 : 33) in das vom Alfenzbache durchflossene Klosterthal hinab, indem sie sich an der nördlichen Thallehne entlang windet. Der Höhenunterschied zwischen der steil abfallenden Thalsohle und der Trace der Bahn beträgt stellenweise bis zu 125 m. Auch auf dieser Strecke sind gröfsere Kunstbauten nöthig: so z. B. zwei Viadukte von je 60 m Spannungsweite über den Höllen-

tobel und den Schmidttobel, sowie zwei Tunnels von 170 bezw. 120 m Länge. Bei Bludenz, dem Endpunkte der Bahnlinie Bregenz-Bludenz, erreicht die Arlbergbahn den Anschlufs an die Vorarlberger Bahn und an das mit derselben verbundene schweizerische Eisenbahnnetz.

Ueber die Anlage des zuvor erwähnten grofsen Tunnels, welche die Hauptschwierigkeit des ganzen Unternehmens bildet, sind die Ansichten der Techniker sehr getheilt gewesen. Es mag an dieser Stelle gleich hervorgehoben werden, dafs der Gedanke, den Arlberg behufs Erbauung eines Schienenweges zu durchbohren, nicht aus jüngster Zeit stammt, sondern Regierung und Volk in den österreichischen Staaten schon seit einer Reihe von Jahren beschäftigt. Der erste Entwurf zum Bau der Arlbergbahn datirt vom Jahre 1872; ein zweiter Entwurf ist drei Jahre später zu Stande gekommen; das neueste von der Regierung dem Gesetzentwurfe zu Grunde gelegte Projekt wurde im verflossenen Jahre ausgearbeitet. Jedesmal bildete die Tunnelanlage den Brennpunkt der Streitfrage. Während nach dem Projekt aus dem Jahre 1872 ein tiefliegender zweispuriger Tunnel von 12 400 m Länge mit zweispurigen Zufahrtstrecken ins Auge gefafst war, wollten die zur Feststellung eines anderweiten Entwurfs im Jahre 1875 zusammenberufenen Fachmänner — an ihrer Spitze der inzwischen aus dem Staatsdienst geschiedene Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens, v. Nördling — aus Sparsamkeitsrücksichten einem nur 6 740 m langen hochliegenden und einspurigen Tunnel mit einspurigen Zufahrtstrecken den Vorzug geben. In Anbetracht dieser wesentlich verschiedenen Vorschläge waren die Gesammtbaukosten der Bahn in dem ersten Entwurfe auf 42, in dem letzteren auf 34 ⅓ Millionen Gulden veranschlagt. Das im Vorjahre aufgestellte, nunmehr endgültig angenommene und dem Gesetzentwurfe zu Grunde gelegte Regierungsprojekt zieht Nutzen aus den früher gewonnenen Erfahrungen und hält sich in der Mitte zwischen den beiden ersten Projekten, insofern als es zwar die Herstellung eines tiefliegenden zweigeleisigen Tunnels von 10 270 m Länge für nöthig erachtet, dagegen mit der Erbauung eingeleisiger Zufahrtstrecken sich begnügt. Bei Annahme dieses Vermittelungsvorschlages wird der Kostenaufwand für das ganze Bahnunternehmen sich auf die zwischen den beiden früheren Anschlagssummen in der Mitte liegende Summe von 35 600 000 Fl. beziffern.

Es hat in Oesterreich — und zwar nicht nur bei der Mehrzahl der Fachmänner, sondern auch in den Kreisen des Publikums — grofse Befriedigung hervorgerufen, dafs die Regierung den Sparsamkeitsrücksichten des vormaligen General-Eisenbahndirectors v. Nördling keine Rechnung getragen und den von ihm unterstützten Vorschlag, welcher auf die Erbauung eines nahezu 7 000 m langen eingeleisigen Tunnels abzielt, zurückgewiesen hat. Ein Tunnel von so beträchtlicher Länge ist nämlich bis jetzt noch in keinem Falle eingeleisig gebaut worden. Der längste eingeleisige Tunnel in Europa — ein Apenniner Tunnel auf der Linie Florenz-Bologna — erstreckt sich nur auf 2 725 m. In Oesterreich dürfen sogar nach einer Allerhöchsten Verordnung Tunnels von mehr als 1000 m Länge nur in Doppelgeleise-Konstruktion hergestellt werden. Die Erbauung eines 7000 m langen eingeleisigen Tunnels durch den Arlberg würde daher ein erster Versuch gewesen sein, der nach den Ausführungen einer bekannten Autorität, des Freiherrn v. Weber, als gewagt hätte angesehen werden müssen. Wie der letztere in einer Broschüre dargelegt hat, sind die Schwierigkeiten, welche sich in Bezug auf die Herstellung ausreichender Ventilation bei langen eingeleisigen Tunnels ergeben, sehr erheblich, und es wachsen die mit einer Zugentgleisung verknüpften Gefahren der Versperrung des Tunnels durch Trümmer, der Erstickung und Verbrennung der Reisenden bei dem eingeleisigen Tunnel in beträchtlichem Mafse. Hiernach erscheint es wohl begreiflich, dafs die öffentliche Meinung in Oesterreich die von der Regierung

in Aussicht genommene Erbauung eines zweigeleisigen Tunnels durch den Arlberg mit Freude begrüfst hat.

Die Bauzeit für den Arlbergtunnel, welcher dem Tunnel durch den Mont-Cenis um etwa 3, dem Gotthardtunnel um etwa 5 km an Länge nachstehen wird, ist auf 5 bis 6 Jahre veranschlagt. Es hängt von manchen erst bei der Erbauung hervortretenden, daher nicht im Voraus zu übersehenden Umständen ab, ob diese Frist wird eingehalten werden können. Die Witterungsverhältnisse, auf welche sehr viel ankommt, sind am Arlberg ungünstig, ungünstiger noch als am St. Gotthard. Das Klima der Bergkette ist ein sehr rauhes: auf der Pafshöhe sinkt das Thermometer nicht selten bis auf — 30° R. In der Gegend von Langen in Vorarlberg, wo das westliche Tunnelportal errichtet werden soll, beträgt die Schneehöhe im Mittel 6 m, die Dauer der Schneedecke im Mittel 6 Monate. In einzelnen Jahren ist der Schnee aber auch schon 8 Monate hindurch 7—8 m hoch liegen geblieben. Furchtbare Stürme, im Volksmunde »der heitere Wind«*) genannt, fegen die Bergkette ab und verursachen starke Schneeverwehungen. Auch ist der Befürchtung Ausdruck gegeben worden, dafs die Bohrungsarbeiten unter dem Zudrange des Wassers, welcher durch die senkrechte Lage der Gesteinschichten (Schieferformation) befördert wird, zu leiden haben dürften.

Gegenüber diesen von der Natur hervorgerufenen Schwierigkeiten steht jedoch ein Vortheil, der in der Organisation des Unternehmens begründet ist: die einheitliche Bauleitung in den Händen einer von der Rücksichtnahme auf fremde Staats- und Privatinteressen durchaus unabhängigen Staatsregierung, deren Erfahrungen im Eisenbahnbau auch die erfolgreiche Lösung dieser Aufgabe verbürgen. —

Fragen wir nunmehr nach den Gründen, welche die österreichische Regierung dazu bestimmen können, auf den Bau einer verhältnifsmäfsig kurzen Bahnstrecke von 137 km eine so erhebliche Summe aus Staatsmitteln aufzuwenden: so ist nothwendig, auf die Entstehungsgeschichte des Arlberg-Unternehmens zurückzugehen. Wir folgen dabei den zahlreichen über diesen Gegenstand erschienenen Schriften.

Bereits zu Anfang des vorletzten Jahrzehnts hatte die österreichische Regierung die Gefahr erkannt, welche ihrer Handelsstrafse durch Tyrol über das Brennerjoch nach Italien durch Ueberschienung eines der schweizerischen Alpenpässe erwachsen könnte. Bei der Prüfung der Mittel, mit welchen einer derartigen Gefahr rechtzeitig und wirksam vorzubeugen sein werde, war man österreichischerseits zu der Ueberzeugung gelangt, dafs die Handelsstrafse über den Brenner neben der bereits vorhandenen Anschlufslinie Kufstein-Innsbruck noch eine weitere Zufuhrlinie aus nordwestlicher Richtung erhalten müsse. Mit Hülfe einer solchen hoffte man den vom Rhein und aus Südwest-Deutschland in der Richtung nach Ober-Italien sich bewegenden Verkehr, auch nach Herstellung eines schweizerisch-italienischen Schienenweges, der Brennerstrafse sichern zu können. Für diesen Zweck schien die Erbauung einer Eisenbahn von Kempten in Bayern nach Innsbruck über den Fernpafs auf der alten Handelsstrafse aus dem Lech- in das Innthal besonders geeignet. Ein derartiger Schienenweg, welcher aus dem Herzen Südwest-Deutschlands unmittelbar nach Tyrol hineinführte, durfte als eine gewichtige Konkurrenzlinie gegen eine schweizerisch-italienische Alpenbahn, mochte dieselbe den Lukmanier, den Splügen oder den Gotthard überschreiten, mit Recht angesehen werden. Die Prüfung der technischen Schwierigkeiten zeigte das Unternehmen in günstigem Lichte. Die bayerische Regierung liefs daher ein Projekt einer Eisenbahn über den Fernpafs — der sogenannten »Fernbahn«, wie der technische Ausdruck lautet, — ausarbeiten und der bei der Sache betheiligten

*) Der Arlberg ist die östliche Grenzmarke der allemannischen Mundart. »Heiter« wird im Allemannischen für »hell« gebraucht. Unter dem »heiteren« Winde ist also wohl der Wind verstanden, der das »helle« kalte Wetter bringt.

bayerischen Regierung zur Begutachtung vorlegen.

Bayerischerseits fand dieser Entwurf eine ungünstige Aufnahme. Erstlich trug man Bedenken, der bestehenden Eisenbahnlinie München-Rosenheim-Kufstein durch die Erbauung der Fernbahn Konkurrenz zu bereiten, und dann war man nicht geneigt, der Gefahr, welche die österreichische Regierung für die Ertragsfähigkeit der Brennerlinie in der Herstellung eines Schienenweges durch die Schweiz nach Italien erblickte, die gleiche Bedeutung beizumessen. Das österreichische Projekt wurde daher von der bayerischen Regierung verworfen.

Durch diesen Mifserfolg liefs sich die österreichische Regierung in ihren Bestrebungen nicht beirren; nur waren dieselben nunmehr darauf gerichtet, der Brennerlinie einen von der Zustimmung einer fremden Regierung unabhängigen Seitenflügel zu verschaffen. So entstand das Projekt der Arlbergbahn, deren Trace ganz auf österreichischem Staatsgebiet liegt. Die Nothwendigkeit zur Ausführung dieses Projekts trat um so zwingender hervor, je gröfsere Fortschritte die Durchbohrung des Gotthard machte und je näher sonach die Gefahr für die bisherige Ueberlegenheit der Brennerbahn heranrückte.

Die Arlbergbahn ist also in erster Reihe als ein Konkurrenz-Unternehmen gegen die Gotthardbahn anzusehen.

Ein Blick auf die Karte zeigt jedoch, dafs die neue Bahn auf denjenigen Verkehr, welcher der Gotthardlinie aus Südwest-Deutschland, der Rheinprovinz, Belgien, Niederland u. s. w. zufliefsen wird, nicht die gleiche Anziehungskraft ausüben kann, wie die seiner Zeit in Aussicht genommene Fernbahn, von der wohl eine empfindlichere Ablenkung des südwestdeutsch-rheinischen Verkehrs vom Gotthard in der Richtung nach dem Brenner zu befürchten gewesen wäre. Zwar ist seit Vollendung der Schwarzwaldlinie Offenburg - Konstanz der Bodensee mit seinem Uferlande Vorarlberg und dem angrenzenden Tyrol sehr nahe an Südwest-Deutschland herangerückt, und die Arlbergbahn wird die Lücke ausfüllen, welche in der directen Schienenverbindung zwischen Strafsburg i. E. und Innsbruck über Konstanz jetzt noch vorhanden ist; auch möchte nicht zu bezweifeln sein, dafs ein Theil des Reise- und Versendungsverkehrs aus Baden, dem Elsafs, Frankreich und Belgien nach dem östlichen Ober-Italien den Weg über Strafsburg i. E. - Konstanz - St. Margarethen-Lautrach-Bludenz-Innsbruck einschlagen wird, sofern es gelingt, an den Grenzorten Konstanz, St. Margarethen und Lautrach passende Anschlüsse herzustellen und den für die Erfüllung der Zollformalitäten erforderlichen Aufenthalt thunlichst zu beschränken. Dessenungeachtet liegt das eigentliche Verkehrsgebiet der Arlbergbahn bei ihrer Laufrichtung von Osten nach Westen mehr in der Schweiz und in Süd-Frankreich, als in Süd- und Südwest-Deutschland, und es fallen daher die Zwecke, welche die österreichische Regierung gegenwärtig verfolgt, nicht mehr zusammen mit den seiner Zeit bei Projektirung der Fernbahn erstrebten Zielen. Vielmehr handelt es sich jetzt, wie die Denkschrift der Regierung klar zu erkennen giebt, um die Bekämpfung der Gotthardbahn auf einem ganz anderen Gebiete, auf welchem die Interessen der österreichisch-ungarischen Monarchie allerdings in noch bedenklicherem Mafse bedroht erscheinen. Daneben sollen dringende Bedürfnisse einzelner Landestheile im äufsersten Westen des Staates befriedigt werden.

In letzterer Hinsicht kommt zunächst die Grafschaft Vorarlberg in Betracht. Das Bodensee-Uferland Vorarlberg, durch die rauhe Gebirgskette des Arlberges von dem Hinterlande Tyrol geschieden, ist bisher nach den Darlegungen der Regierung »in wirthschaftlicher Abhängigkeit vom Auslande« verblieben. Die Vorarlberger Bahn Bregenz-Bludenz ist ein losgerissenes Glied des grofsen österreichischen Eisenbahnkörpers, welches sich bei seiner isolirten Lage an das bayerische und das schweizerische Eisenbahnnetz hat anklammern müssen.

Bis jetzt ist denn auch der Ertrag der Vorarlberger Bahn ein so kümmerlicher gewesen, dafs die österreichische Regierung genöthigt war, alljährlich ein erhebliches Betriebs-Defizit aus Staats-

mitteln zu decken. Diesem kleinen Lande mit seiner rührigen Bevölkerung und einer reich entwickelten Industrie eine unmittelbare Schienenverbindung mit der Monarchie zu geben, seine Eisenbahn lebensfähig zu machen: das ist die am nächsten liegende Aufgabe der Arlbergbahn.

Was von Vorarlberg gesagt ist, gilt nicht minder von dem westlichen Tyrol, dem Ober-Innthal, welches bei dem Mangel eines Schienenweges von den übrigen Theilen der Monarchie und von dem Verkehr überhaupt gänzlich abgeschnitten ist. Auch diesem mit Bodenschätzen gesegneten, mit Naturschönheiten verschwenderisch ausgestatteten Landestheile soll die Arlbergbahn die lang entbehrte und lebhaft ersehnte Verkehrsader bringen.

Bei Weitem wichtiger, als für die Förderung dieser so zu sagen örtlichen Interessen, ist jedoch die Arlbergbahn für die Produkten-Ausfuhr der ganzen österreichisch-ungarischen Monarchie, insbesondere der östlichen Reichshälfte Ungarn mit ihren Hinterländern Rumänien und Rufsland, den Kornkammern Europas. Hier liegt der Schwerpunkt der von der Arlbergbahn zu bewältigenden Aufgabe, mit deren Lösung sie in die Reihe der wichtigsten Eisenbahnen Europas eintreten wird, und auf diesem Gebiete soll der eigentliche Kampf ausgefochten werden, welchen die Arlbergbahn in Vertheidigung österreichisch-ungarischer Interessen mit der Gotthardbahn aufzunehmen hat.

An der Hand der mehrerwähnten Denkschrift versuchen wir dies klarzulegen.

Die grofsen Getreidemassen, welche Ungarn, Rumänien und Rufsland dem Westen Europas, namentlich dem südwestlichen Deutschland, der Schweiz und Süd-Frankreich zuführen, müssen gegenwärtig, soweit die Beförderung überhaupt auf dem Landwege erfolgt, von den österreichischen Eisenbahnen zumeist auf grofsen Umwegen an die bayerischen Eingangsstellen Kufstein, Salzburg und Simbach gebracht werden, um von dort mittels der bayerischen Staatsbahnen Weiterbeförderung nach den Bestimmungsorten zu erhalten. Bei der durch die vorgelagerte Alpenkette bedingten Gestaltung des bayerischen Eisenbahnnetzes sind grofse Umwege bei der Weiterbeförderung in vielen Fällen unvermeidlich. So mufs z. B. das für Zürich bestimmte ungarische Getreide, welches von den grofsen Ausfuhr-Mittelpunkten Barcs, Sissek und Kanizsa über Marburg-Villach-Franzensfeste und den Brenner nach Innsbruck befördert worden ist, von letzterem Orte in dem grofsen Bogen über Kufstein-München-Lindau noch 502 km weit fortgeschafft werden, bis es den Bestimmungsort erreicht. Für diese Transportmassen wird die Arlbergbahn eine erhebliche Wegekürzung darbieten; denn der Weg von Innsbruck nach Zürich beträgt auf der Arlbergbahn nur 285 km. Es tritt also eine Abkürzung von 217 km = 43 pCt. ein, wodurch eine von der Regierung auf 10 Frcs. 85 Cts. für die Tonne Getreide bezifferte Ersparnifs an Frachtkosten erzielt wird.

Von welcher Wichtigkeit diese Ersparnifs ist, das springt ins Auge, sobald man die empfindliche Konkurrenz in Betracht zieht, welche die Gotthardbahn dem ungarischen Getreide auf den Märkten der Schweiz durch die Einführung russischen Getreides auf dem Seewege über Genua bereiten wird. Aus den statistischen Erhebungen der österreichischen Regierung ergiebt sich nämlich die überraschende Thatsache, dafs schon jetzt grofse Getreidemassen zu Schiff von Odessa nach Marseille geschafft werden, um von dort auf dem weiten Umwege über Genf nach der Nord-Schweiz, den Bodenseehäfen und selbst bis nach Süd-Deutschland vorzudringen. Diese Massen werden künftighin den Weg über Genua und durch den Gotthard einschlagen, der zu Wasser und zu Lande kürzer und billiger ist, als derjenige über Marseille. Nach den aufgestellten Berechnungen wird die Fracht für eine Tonne russischen Getreides bei der Beförderung von Odessa nach Zürich über Genua und mittels der Gotthardbahn nur 55 Frcs. 10 Cts. betragen, während jetzt eine Tonne ungarischen Getreides, welche z. B. von Barcs auf dem gewöhnlichen Wege über Kufstein-München-Lindau

befördert wird, mit einer Fracht von 66 Frcs. 50 Cts. belastet auf dem Markt in Zürich anlangt.

Die Vortheile des neuen Verkehrsweges über Genua wird sich aufser Rufsland ein weiterer gefährlicher Konkurrent auf den europäischen Getreidemärkten — Amerika — zu Nutzen machen. Dieser zweifachen Gegnerschaft kann sich Oesterreich-Ungarn nur erwehren durch Erbauung der Arlbergbahn, mit deren Hülfe es allein möglich ist, das ungarische Getreide in der Schweiz und Südwest-Deutschland, auch nach Vollendung der Gotthardbahn, konkurrenzfähig zu erhalten, der Ablenkung des Verkehrs auf den Seeweg nach Genua wirksam entgegenzuarbeiten und auf diese Art nicht nur den Güterverkehr der Bahnen im Osten des Reichs zu fördern, sondern auch zur Wahrung der Interessen von Triest gegen den Aufschwung des Handels von Genua anzukämpfen, welchen der Ausbau der Gotthardbahn unzweifelhaft im Gefolge haben wird.

Die dargelegten Gründe dürften wohl schon hinreichen, um das Interesse zu rechtfertigen, welches die österreichisch-ungarische Monarchie an der Erbauung der Arlbergbahn hat; indessen walten auch noch handelspolitische Rücksichten dabei ob, die sich in der Begründung zu dem Gesetzentwurfe zwar nur angedeutet finden, in der Tagesliteratur aber desto unverhohlener zum Ausdruck kommen.

»Oesterreich will bei seiner Produkten-Ausfuhr unabhängig sein von der Zollpolitik seiner Nachbarstaaten«: so lautet ein in der österreichischen Presse jetzt sehr häufig wiederkehrender Satz. Es wird dabei der Befürchtung Raum gegeben, dafs Deutschland und Italien in guten Erntejahren sich veranlafst sehen könnten, ihre Zollgrenzen nach Oesterreich hin zu schliefsen und auf diese Art dessen Getreide-Ausfuhr wenigstens auf dem Landwege zu unterbinden. Da soll nun nach einem Ausspruche des früher genannten General-Eisenbahndirectors v. Nördling die aus Tyrol unmittelbar in die Schweiz führende Arlbergbahn das »Sicherheitsventil« sein, durch dessen Oeffnung dem österreichischen Ueberflusse an Produkten in kritischen Zeiten Luft geschafft werden könne.

Wir versagen uns das weitere Eingehen auf diesen aufserhalb des Rahmens gegenwärtiger Betrachtung liegenden Punkt und wollen nur noch kurz darauf hinweisen, dafs es trotz der unleugbaren Vortheile, welche das Unternehmen verspricht, in Oesterreich nicht an Stimmen gefehlt hat, welche von demselben abgerathen haben, theils in der Verfolgung von Sonderinteressen, theils in wohlmeinender Absicht. Vor Allem liefs die Handelskammer von Triest ihre gewichtige Stimme erschallen und hob — wohl nicht ganz mit Unrecht — hervor, dafs die Arlbergbahn, als eine Stärkung der Brennerbahn, mehr den Handel von Venedig als denjenigen von Triest begünstigen werde. Dabei wurde auch geltend gemacht, dafs der Handel von Triest bereits durch die Erbauung der Pontebabahn (Udine-Villach) geschädigt sei, welche den österreichisch-italienischen Verkehr von Triest ablenke. Auf ungarischer Seite, wo die Neigung besteht, die Getreide-Ausfuhr auf den Seeweg über Fiume zu lenken, war man aus verschiedenen Gründen für das Unternehmen ebenfalls nicht günstig gestimmt. Gegenwärtig sind diese Widersprüche aber verstummt.

Die Bedenken der Stadt Triest scheinen dadurch beschwichtigt worden zu sein, dafs die Regierung die Erbauung einer Staatsbahn von Triest in der Richtung nach Tarvis — Predilbahn — in Aussicht gestellt hat. Für den Triester Handel, welcher trotz seiner grofsen Bedeutung noch immer auf die sackartig auslaufende Bahn über Nabresina angewiesen ist, würde eine den unmittelbaren Verkehr mit dem Westen der Monarchie ermöglichende Bahnlinie allerdings von erheblicher Wichtigkeit sein und als ein Ersatz dafür angesehen werden dürfen, dafs die Nachbarin Venedig aus der Erbauung der Arlbergbahn indirect Nutzen ziehen wird. Noch mehr als diese Aussicht mag in Triest, wo man mit sorgenvollen Augen auf die durch die Gotthardbahn begünstigte Rivalin Genua hinblickt, der Umstand

beruhigt haben, dafs das Arlberg-Unternehmen eine gegen die Interessen des genuesischen Handels gerichtete Spitze in sich birgt.

Bei der ganzen Lage der Verhältnisse ist sonach heute nicht mehr zu erwarten, dafs die Arlbergbahn in der österreichischen Legislative noch eine ernstliche Gegnerschaft antreffen wird. Ist es doch bedeutsam und eine ernste Mahnung für Oesterreich, dafs im gegenwärtigen Augenblicke, wo das Haus der Abgeordneten in Wien die Debatte über die Arlbergbahn aufgenommen hat*), die Freudenrufe vom St. Gotthard herüberschallen, dafs dort die letzte Schranke für die Vollendung des grofsen Werkes niedergefallen ist!

---

Es möge gestattet sein, vorstehenden Betrachtungen über die grofse Zukunft des Verkehrsweges über den Arlberg eine kurze Schilderungs des Verkehrslebens auf dieser wichtigen Gebirgsstrafse aus jetziger und früherer Zeit anzureihen.

Ueber die Pafshöhe des Arlberges führt heute eine stattliche Kunststrafse, welche von österreichischen Staatsposten zwischen Landeck und Bludenz befahren wird. Daneben haben die Posthalter des Kurses eine sogenannte »Stellwagen-Verbindung« eingerichtet, nicht unähnlich den in Deutschland zur Postbeförderung benutzten Privat-Personenfuhrwerken. Auch die Gestellung von Extraposten findet auf der Arlbergstrafse statt. Verfasser, welcher vor einigen Jahren Gelegenheit hatte, von diesem Beförderungsmittel Gebrauch zu machen, kann sich über die vorgefundenen Einrichtungen nur lobend aussprechen. Die Reise wurde zu Anfang Oktober, also zu einer Jahreszeit zurückgelegt, in welcher der Reisezug die Arlbergstrafse bereits ganz verlassen hatte. Auf dem unwirthlichen Passe war der Winter eingezogen; vierzehn Tage zuvor hatte der letzte Tourist die Höhe überschritten: ein italienischer Senator, der dem kalten Germanien entronnen und »*con cavalli proprii*«, wie die Fremdenbücher der Gasthäuser überall gewissenhaft ausweisen, seiner sonnigen Heimath zugeeilt war.

Auf das Eintreffen von Extraposten wurde also von den Postanstalten in dieser späten Jahreszeit nicht mehr gerechnet; eine Telegraphenlinie, welche die Vorausbestellung der Extrapost ermöglicht haben würde, kennt die Arlbergstrafse noch nicht.

Unter diesen Umständen war es denn wirklich überraschend, mit welcher Schnelligkeit und Sicherheit sich der viermalige Pferdewechsel vollzog. An keinem Unterwegsorte betrug der durch das Umspannen verursachte Aufenthalt mehr als 10 bis 15 Minuten, und in 8 Stunden war die 75 km lange Wegestrecke von Landeck bis Bludenz über den 1798 m hohen Pafs mit tüchtigen Pferden, bequemen Wagen und zuverlässigen Postillonen ohne jeden Unfall zurückgelegt. Dabei ist in Anschlag zu bringen, dafs auf der Pafshöhe vom sogenannten »kalten Eck« bis zum Hospiz St. Christoph ein Schneesturm tobte, welcher den Gesichtskreis auf wenige Schritte beschränkte, und dafs ferner die Thalfahrt auf der vom nördlichen Rande der Hochfläche nach der Poststation Stuben jäh abfallenden Strafse durch Glatteis gefährdet war.

Die flotte Fahrt erweckte die Erinnerung an die »gute alte Zeit« des Postfuhrwesens, die für den Arlberg zu Grabe getragen wird, sobald der Pfiff der Lokomotive zum ersten Male diese einsamen Hochthäler durchdringt und zitternde Rauchwolken sich den Mündungen des grofsen Tunnels entwinden, durch den das schwerbeladene Dampfrofs hindurchkeucht. Dann ist es zu Ende mit den fröhlichen Posthornklängen! Es wird einsam werden auf der Pafshöhe des Arlberges, wie schon jetzt auf der Mont-Cenis-Strafse, wie in nicht ferner Zeit auf dem St. Gotthard.

Werfen wir einen Blick auf die spärlichen Wanderer, die dann der Arlberghöhe noch Leben verleihen mögen.

*) Das Abgeordnetenhaus hat die Gesetzesvorlage inzwischen mit allen gegen 29 Stimmen angenommen.

Wenn wir absehen von den immer seltener werdenden Touristen, welche den erfrischenden Marsch über eine lichte Bergeshöhe der beklemmenden Fahrt durch einen mit Rauch erfüllten Tunnel vorziehen, so begegnen wir nur armen Leuten, die das Fahrgeld für die Eisenbahn nicht erschwingen können und sich daher zur Fufswanderung gezwungen sehen: dem blutarmen Tagelöhner aus dem Ober-Innthal, der zu harter Feldarbeit nach dem Bodensee hinauszieht und beim Ueberschreiten des Arlberges an der Grenze des Heimathlandes aus der Riesenfigur des heiligen Christoph in der Hospizkapelle einen Holzsplitter herausschlägt und sorgsam im Bündel verwahrt, um — das Heimweh zu vergessen, — dem italienischen Erdarbeiter, der sich mit saurem Schweifse unter harten Entbehrungen bei den Eisenbahn- und Festungs-Bauten in Deutschland eine kleine Summe erspart hat, die er möglichst ungeschmälert den Seinigen in der Heimath zutragen will, wo mit dem Einbruche des Winters die Noth beginnt.

So ist das Schicksal eines uralten Alpenweges, der Jahrhunderte hindurch treuer Vermittler des Verkehrs gewesen ist: innerhalb weniger Wochen zieht sich der Verkehr von ihm zurück, um sich dem durch das Innerste des Berges führenden Schienenwege, dem Verkehrsvermittler der Neuzeit, zuzuwenden. Hat sich aber erst einmal dieser verhängnifsvolle Wechsel vollzogen, dann dürfte auch der allmähliche Verfall der schönen Kunststrafse, welche jetzt von der Regierung und den Gemeinden in so vortrefflichem Zustande erhalten wird, nur noch eine Frage der Zeit sein, und wer mag wissen, ob die Bergspitzen, welche auf das Arlbergplateau herabschauen, nicht wieder Zeugen ähnlicher Vorgänge werden, wie sie im Mittelalter dort oben leider nur zu häufig gewesen sind. Damals führte über den Berg ein schwieriger Saumweg, welcher den Schneeverwehungen und Lauinen in hohem Grade ausgesetzt war, so dafs er nur mit ängstlicher Vorsicht passirt werden konnte. Unglücksfälle waren während der Winterszeit etwas Gewöhnliches, und die Chronisten wissen gar Manches von den Schrecknissen einer Arlbergreise zu berichten.

Ein kleines Bild im Reichs-Postmuseum giebt uns darüber Aufschlufs, dafs einst auch einem hohen Herrn, welcher im Winter den Arlberg überschreiten mufste, schweres Mifsgeschick widerfahren ist. Es ist der zum Konzil nach Konstanz reisende Papst Johann XXIII., welcher nach dem Bericht des Chronisten Ulrich v. Reichtal Unglück mit seinem Fuhrwerk gehabt hat. Der hohe Würdenträger liegt unter dem umgestürzten Wagen im Schnee, die herbeigeeilten Diener umstehen ihn mit entsetzten Mienen und aufgehobenen Händen, sie richten — um dem Chronisten das Wort zu geben — die theilnehmende Frage an ihren Herrn: Heyliger Vatter, gebricht Euwer Heyligkayt ichtz? Worauf dem Papst der zornige Ausruf entfährt: *Jaceo hic in nomine diaboli!*

»Als Bapst Johannes auf dem Arlenberg im Schnee lag«: so lautet die naive Unterschrift der sehr ergötzlichen Darstellung.

Wenn der höchste Würdenträger der Kirche, dessen Konzilsreise gewifs mit allen zu damaliger Zeit gebotenen Vorsichtsmafsregeln umgeben war, den Arlberg nicht ohne Unfall überschreiten konnte, — wie mag es erst den Armen ergangen sein, die mit dem Wanderstab in der Hand, hungernd und frierend, den schneeverwehten Saumweg aufsuchen mufsten?

Die Geschichte des Arlberghospizes giebt auf diese Frage betrübende Auskunft.

Im Jahre 1386 stiftete der Findling Heinrich, ein edler Menschenfreund, dessen Gedächtnifs den spätesten Zeiten aufbewahrt zu werden verdient, die »St. Christoph-Bruderschaft auf dem Arlberg« zur Rettung von Wanderern, die in Lauinen oder in Klüften verunglückt waren. Er begann seine Stiftung mit fünfzehn Gulden, seinem während einer zehnjährigen Dienstbarkeit als Hirte ersparten Lohn, und durchzog sodann Deutschland, Böhmen, Kroatien und Polen, um Almosen für sein Werk christlicher Nächstenliebe zu sammeln.

Es gelang ihm denn auch, die Gunst hoher fürstlicher Personen für das edle Vorhaben zu gewinnen und mit dem gesammelten Gelde ein kleines Hospiz auf dem Arlberg zu errichten, das im Laufe der Jahrhunderte viel Gutes gewirkt hat.

Wir schliefsen unsere Darstellung mit den treuherzigen, rührenden Worten der Stiftungs-Urkunde, die am besten im Stande sind, die Gefahren und Schrecknisse einer mittelalterlichen Arlbergreise zu vergegenwärtigen und das Sonst und Jetzt in das richtige Licht zu setzen:

»Ich Heinrich Findelkind. Mein Vater, der mich da fand, hiefs der Maier von Kempten, der verdarb von Bürgschaftswegen. Der hatte neun Kind, defs war ich, Heinrich Findelkind, das zehnte. Da schlug er uns halb aus, dafs wir gingen und dienen sollten. Da kam ich, Heinrich Findelkind, zu zwei Priestern, die wollten gen Rom gehen. Mit denen ging ich über den Arlberg und kamen zu Jaklein ober Rhein. Da sprach Jakl: wo wollt ihr mit dem Knaben hin? Da sprachen die Herren: er ist zu uns kommen auf dem Feld. Da sprach Jakl: wollt ihr ihn hie lassen, dafs er uns das Vieh hüt? Da sprachen sie: wie er thut, das ist uns lieb. Da dingten sie mich und gaben mir das erste Jahr zween Gulden. Da war ich bei dem ehgenannten Jaklein zehn Jahr. Da ging ich mit ihm zur Kirchen in dem Winter und trug ihm das Schwert nach. Da bracht man viel Leut, die da waren in dem Arlberg, in dem Schnee, verdorben. Denen hatten die Vögel die Augen ausgerissen und die Kehlen ab. Das erbarmt mich, Heinrich Findelkind, so übel. Da hatt ich fünfzehn Gulden verdient mit dem Hirtenstab. Da ruft ich und sprach, ob Jemand wollt nehmen die fünfzehn Gulden und einen Anfang erheben auf dem Arlberg, dafs die Leut also nit verdürben. Das wollt Niemand thun. Da nahm ich den lieben Gott zu Hülf und den lieben Herrn (der ein grofser Nothhelfer ist) Sanct Christoffeln, und fing an mit den fünfzehn Gulden, die ich hatt verdient mit dem Hirtenstab um Jaklein obern Rhein, und den ersten Winter da half ich sieben Menschen des Lebens mit dem heiligen Almosen. Seit desselben Males hat mir Gott und ehrbare Leut geholfen fünfzig Menschen des Lebens, und den Anfang hub ich an *Anno Dei* 1386 am Tage Johannis des Täufers.«

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Eisenbahntunnel unter dem Hudson zwischen New-York und Jersey City. Der gesteigerte Verkehr New-Yorks mit der Nachbarstadt Brooklyn hatte die Ausführung des grofsartigen Brückenbaues über den East River zur Folge, welcher in nicht zu langer Frist seine Beendigung erfahren dürfte. Gleichzeitig drängte der stets gröfsere Ausdehnung annehmende Verkehr dahin, auch mit der nach der anderen Seite hin gelegenen Jersey City eine unmittelbare Verbindung anzustreben. Letztere wurde bisher durch eine grofse Zahl von Eisenbahnfähren vermittelt. — Schon vor 1874 ist ein diesbezügliches Projekt aufgestellt worden, welches die Führung eines Tunnels unter dem Flufsbett des Hudson zur Grundlage hatte. Die Ausführung begann 1874 mit der Anlage eines cylindrischen Arbeitsschachtes von 10 m Durchmesser, der sehr bald die Tiefe von 20 m erreichte. Mannigfache Hindernisse, namentlich Rechtsstreitigkeiten, hinderten jedoch seitdem fast alle Fortschritte, und erst in allerjüngster Zeit haben die Arbeiten kräftig wieder in Angriff genommen werden können. Der Tunneleingang in Jersey City befindet sich an der Ecke der Jersey Avenue und der 15. Strafse. Von dort soll der Tunnel ca. 1030 m bis zum Hudson, dann ca. 1650 m unter dem

Flufsbett in schwacher Krümmung nach Norden bis an das New-Yorker Ufer in der Nähe der Morton Street gehen, und von da schliefslich in südlicher Krümmung ca. 900 m weit bis zur Ausmündung an einer durch die Stadtverwaltung bestimmten Stelle geführt werden. Die ganze Tunnellänge einschliefslich der benöthigten Zugänge ist auf ca. 3 660 m festgesetzt worden. Die Tunnelwände werden aus Klinkern in Cementmörtel in einer Stärke von 1 m ausgeführt; der Tunnelquerschnitt ist nahezu kreisrund, da derselbe ca. 8 m Breite bei 7,3 m Höhe besitzt. Nach der Vollendung soll der Tunnel mit weifser Farbe gestrichen und mit Gas erleuchtet werden. Ein Schichtenprofil des Tunnels zeigt, dafs ca. 1 200 m schlammiger Grund, dann Sand und schliefslich auf New-Yorker Seite wieder Schlammboden zu durchtunneln sein werden. In der Sandschicht ist aufserdem eine Strecke von 120 m durch gewachsenen Felsen zu treiben. Die geringste Stärke der Erdschicht über dem Gewölbrücken beträgt 4,6 m, die gröfste Wassertiefe in der Richtung der Tunneltrace 18,3 m. Ausgeführt wird das Projekt von der Hudson-Tunnel-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Deutsche Bauzeitung)

---

Kabel-Verbindung zwischen Manila und Hongkong. Die bereits seit längerer Zeit von der spanischen Regierung gehegte Absicht, zwischen Manila und Hongkong eine telegraphische Verbindung mittels unterseeischen Kabels herzustellen, geht nach einer in der Zeitschrift »The Electrician« enthaltenen Notiz nunmehr ihrer Verwirklichung entgegen. Mit der Legung des Kabels ist die rühmlichst bekannte Londoner Firma »Telegraph Construction and Maintenance Compagny« beauftragt worden. Der dieser Gesellschaft gehörige Kabeldampfer »Calabria« ist bereits unterm 28. Februar mit 511 Meilen Kabel an Bord in See gegangen und hat am 15. März Port Saïd passirt. Die Vollendung der neuen Linie dürfte demnach in nächster Zeit bevorstehen.

---

Herstellung von telegraphischen Verbindungen in China. Wie der »Engineer« meldet, hat sich die Chinesische Regierung nunmehr entschlossen, schon in nächster Zeit mit der Herstellung von gröfseren Telegraphenlinien im Innern des Landes vorzugehen. Zunächst sollen in dem nördlich vom Yan-tse-Kiang belegenen Theile des Reichs telegraphische Verbindungen zwischen den gröfseren Städten hergestellt werden. Bis jetzt besitzt China nur eine einzige, dem öffentlichen Verkehr dienende Telegraphenlinie zwischen Tientsin und Taku, mit deren Bau seiner Zeit der Engländer M. Betts beauftragt worden war. M. Betts hat sich im Auftrage der Chinesischen Regierung vor Kurzem nach England begeben, um wegen Beschaffung des zur Ausführung der neuerdings projektirten Telegraphenlinien erforderlichen Baumaterials die nöthigen Schritte zu thun.

---

Die Eisenbahnfrage in Persien. Einem in der »österreichischen Monatsschrift für den Orient« veröffentlichten Originalberichte aus Teheran über die projektirte Eisenbahn in Persien entnehmen wir nachstehende interessante Mittheilungen. Obwohl Persien durch den Dampfschiffsverkehr, welcher sich auf dem schwarzen Meere, dem Kaspischen See und dem Persischen Meerbusen bewegt, mit in das Welthandelsnetz hineingezogen wird, so hat doch die persische Regierung noch wenig gethan, um auch das Innere des Landes dem belebenden Verkehr mit anderen höher entwickelten Völkern zu erschliefsen; Persien befindet sich vielmehr in einem Zustande der Handels- und Verkehrssperre, da die Hauptverkehrsadern des

Landes, die Handelsstrafsen von Trapezunt nach Täbris, von Rescht und von Buschir (über Schiraz und Isfahan) nach Teheran, nur mangelhaft erhaltene Karavanenwege sind. Die meiste Bedeutung für den europäischen Handel hat die alte von Trapezunt über Täbris nach Teheran führende Strafse, einmal weil sie für den Verkehr mit Westeuropa die geradeste ist und dann, weil in dieselbe zwei andere Strafsen aus dem weiten Ländergebiete Rufslands, nämlich über Dschulfa und Rescht, einmünden. Mit Rücksicht auf die grofse Bedeutung dieses Strafsensystems ist auch in anderer Zeit ein Zweig desselben zur Herstellung einer möglichst schnellen und unmittelbaren Verbindung mit Europa für den Bau einer Eisenbahn in Aussicht genommen worden. Laut dem mit Baron Reuter im Jahre 1872 abgeschlossenen Vertrage sollte der grofse persische Eisenbahnbau mit der Linie Rescht — Kaswin — Teheran begonnen werden. Nachdem der Bau in Folge Lösung jenes Vertrages nicht zur Ausführung gekommen, und die ganze Eisenbahnfrage überhaupt fallen gelassen war, ist dieselbe durch die dem Pariser Hause Alléon vor einem Jahre ertheilte Konzession für den Bau der bezeichneten etwa 48 deutsche Meilen langen Linie neuerdings wieder aufgenommen worden. Im verflossenen Herbst ist bereits ein Agent des genannten Hauses in Begleitung des österreichischen Ober-Ingenieurs v. Scherzer in Teheran erschienen, um durch den letzteren die für den Bau der Bahnstrecke nothwendigen Vorstudien ausführen zu lassen. Das Ergebnifs der letzteren ist ein durchaus befriedigendes gewesen, insofern als die Möglichkeit der in Frage stehenden Linie festgestellt worden ist, gegen welche bisher im Hinblick auf die bedeutenden Terrainschwierigkeiten beim Uebergang über den mehr als 6000 Fufs hohen Charsan grofse Bedenken und Zweifel bestanden hatten. Den Bemühungen v. Scherzer's ist es gelungen, für die Bahn eine Richtung ausfindig zu machen, bei welcher der Charsan im Südosten auf einem nicht allzu grofsen Umwege umgangen und die iranische Hochebene bei einer Steigung von 3 : 100 erklommen werden kann. Der Höhenunterschied zwischen dem Thale und dem höchst gelegenen Uebergangspunkte beträgt 1 400 m. — Wenn auch die Möglichkeit der Ausführung dieser Bahn aufser Zweifel gestellt ist, so bleibt die Strecke Rescht — Kaswin immerhin eine sehr schwierige und kostspielige, weil neben den erwähnten Hindernissen auch das an mehreren Stellen sehr enge Thal des Sefid Rud ganz erhebliche Schwierigkeiten bereitet, indem dort namhafte Felsensprengungen und Aufdämmungen vorgenommen werden müssen. Das Projekt der Eisenbahn von Rescht nach Teheran, welchem der Schah sein lebhaftes Interesse zuwendet, würde somit der Verwirklichung näher gerückt sein, wenn dabei nicht mit Rücksicht auf das wenigstens in der ersten Zeit zu erwartende geringe Erträgnifs die von der persischen Regierung zu leistende Zinsgarantie (7 pCt.) für das von der Baugesellschaft aufzuwendende Anlagekapital in Frage käme. Die genannte Regierung verpflichtet sich zwar, den Unternehmern als Garantie die Gesammteinkünfte der Landesmauthen zu überlassen, allein es erscheint doch mindestens sehr fraglich, ob diese stets in Geldnoth befindliche Regierung, welche über ein Staatseinkommen von kaum 40 Millionen Franken verfügt, wovon ein grofser Theil von der Hofhaltung des Schah aufgebraucht wird, auch im Stande ist, für die Dauer auf eine ihrer Haupteinnahmequellen zu verzichten. Die Inangriffnahme der Bahn wird aller Wahrscheinlichkeit nach nicht eher erfolgen, als die Unternehmer und in zweiter Linie die Aktionäre sich über den bezeichneten Punkt volle Gewifsheit verschafft haben. Käme die Bahnstrecke Rescht — Teheran wirklich zu Stande, dann könnte nach Ausbau der Linie Tiflis — Baku die persische Hauptstadt von Wien aus über Odessa, Poti, Baku und Rescht in 10 Tagen bequem erreicht werden.

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Avril 1880.

Die Organisation des Postwesens der Vereinigten Staaten von Amerika. — Eine Stimme aus Amerika über die Post. — Das chilenische Postwesen im Jahre 1878. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 15. Berlin, 9. April 1880.

Die Gotthardbahn und ihre Bedeutung im Weltverkehr. — Die Arlbergbahn. — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Neue Dienstkleidung. Postfreimarken zu 30 Pfennig). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 13. Stuttgart, 29. März 1880.

Aus dem westlichen Sibirien. — Ueber den Farbensinn der Naturvölker. — Die Kulturmission Frankreichs in Algerien. Von Johann von Frossard (Schlufs). — Ueber Hebung oder Senkung Südamerikas. — Zigeunerische Märchen aus Rumänien. — Die Bevölkerung von Irkutzk nach ihren Beschäftigungen. — Erdbeben-Beobachtung in der Schweiz.

4) **Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindemann. 1880. III.

Die ägyptischen Aequatorialprovinzen. Reisen im Westen des Weifsen Nil. — Von Dr. W. Junker (Schlufs). — Die dänischen Untersuchungen in Grönland, 1876—1879. Von Dr. Richard Lehmann. — Geographische Nekrologie des Jahres 1879. — Johann Eduard Wappaeus. Von Prof. Dr. Hermann Wagner. — Geographischer Monatsbericht.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**L'Electricité.** 3e Série. No. 6.

Généralisation absolue des lois du grand Ampère. — La télégraphie par les machines magnéto-électriques. — Le Siphonrecorder ou cracheur d'encre. — La vitesse du son mésurée à l'aide du téléphone.

**Dingler's polytechnisches Journal.** Band 236. Heft 1.

Die Central-Telephonstationen in New-York. — Siemens' & Halske's transportabler Morsetelegraph.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 172.

Brockie's electric lamp. — Stewart's electric lamp. No. 2. — Elmore's dynamo-electric machine. — Telegraphic apparatus in use in the British Postal Telegraph Department (Continued).

**Scientific American.** Vol. XLII. No. 13.

The new Leclanché battery. — The durability of Gutta Percha.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 18.

Andrews lamp and machine. — The new thermo-electric battery of M. Clamond. — On the dynamo-electric current and on certain means to improve its steadiness.

**Journal of the telegraph.** Vol. VIII. No. 297.

An unpublished chapter in the history of the Morse telegraph. — Recent advances in telegraphy (Concluded).

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 9.** BERLIN, MAI. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 41. Das Dänische Seepostwesen.

Von Herrn Ober-Postdirectionssecretair Brandt in Kiel.

I.

Die Gruppirung der einzelnen Landestheile und die insulare Lage derselben weisen Dänemark mehr als jeden anderen Staat auf die Benutzung der Schiffe als Postbeförderungsmittel hin. Dänemark hat auch von der Zeit ab, wo die Postverbindungen zwischen den Haupthandelsplätzen des Inlandes und zwischen diesen und den verkehrsreichen Orten des benachbarten Auslandes lediglich auf einigen wenigen Kursen durch Postboten hergestellt wurden, bis auf die Neuzeit, in welcher die Benutzung des Dampfes als bewegende Kraft eine früher kaum geahnte rasche Beförderung der Postsendungen ermöglicht, dem Seepostwesen seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die älteste und zugleich auch die wichtigste dänische Postverbindung bildet der Kurs zwischen der dänischen Hauptstadt und der freien und Hansestadt Hamburg; an ihn schlofs sich schon früh die Verbindung mit den nordischen Reichen auf dem Wege über Helsingör und Helsingborg. Bereits im Jahre 1602 soll ein für Rechnung Hamburger und Kopenhagener Kaufleute eingerichteter Botenpostkurs zwischen Kopenhagen und Hamburg bestanden haben und nachweislich ist schon im Jahre 1612 eine schwedische Post durch Dänemark befördert worden.*) Zur Herstellung dieser Kurse bedurfte es der Ueberführung der Posten über den grofsen und den kleinen Belt, sowie über den Orösund. Nach Regelung des Botenwesens seitens der dänischen Regierung zu Ausgang des Jahres 1624 begegnen wir einer Postverbindung zwischen Kopenhagen und Nakskov auf Laaland, welche

*) Das Recht Schwedens zur Beförderung einer Post durch Dänemark ist erst durch Art. 25 des Kieler Friedens vom 14. Januar 1814 aufgehoben worden.

den Madsnedsund, zwischen Seeland und Falster, und den Guldborgsund, zwischen Falster und Laaland, überschritt. Siebenzig Jahre später kursirt eine Botenpost von Aalborg über den Liimfjord nach Hjörring und Skagen, sowie von Aalborg über Hals nach der Insel Läsö im Kattegat. 1653 wurde die Botenpost Kopenhagen-Hamburg in eine Reitpost umgewandelt; 1694 trat auf diesem Kurse eine Fahrpost hinzu; auch wurde eine solche zwischen Kopenhagen und Laaland über Falster eingerichtet.

Während diese Seeposten nur die Verbindungen zwischen den durch Meerengen getrennten Landestheilen herstellten, ordnete König Friedrich V. unterm 17. Juli 1750 die Einrichtung einer Fahrpost zwischen der Hauptstadt und Aalborg über Holbek, Kallundborg, Aarhuus und Viborg an. Hier wird zuerst der directe Seeweg durch das Kattegat benutzt; nur dann, wenn die Witterungsverhältnisse die directe Fahrt nicht zuliefsen, ging die Post über Refsnäs (auf Seeland) und die Insel Samsö. Welche bescheidene Ansprüche man damals an die Schnelligkeit der Beförderung stellte, geht daraus hervor, dafs die Post nur einmal eine Woche um die andere kursirte, und dafs dieser »kommode Transport für Passagiere«, wie es in der betreffenden Verordnung hiefs, von Kopenhagen am Mittwoch Nachmittag abging und nach dem Reglement im Sommer erst am Montag Vormittag, im Winter sogar noch einen Tag später in Aalborg eintreffen sollte.

In der letzten Hälfte des 18. und in den drei ersten Jahrzehnten des laufenden Jahrhunderts entwickelte sich das Seepostwesen in verhältnifsmäfsig geringem Grade. Von besonderen Einrichtungen des erstgenannten Zeitabschnitts sind namentlich die im Jahre 1798 zur gröfseren Sicherung der Beförderung von Werthsachen über den grofsen Belt mittels Eisböte u. s. w. getroffenen Vorkehrungen zu erwähnen: es wurden schwimmende Cylinder zur Ueberführung von Geldbriefen und leichteren Werthsachen, sinkende Laden zur Beförderung schwererer Werthsachen über den grofsen Belt verwendet.

In der zweiten Periode ist die durch Resolution vom 15. Januar 1802 gegebene Erlaubnifs zur Benutzung des optischen Telegraphen am grofsen Belt für Privatzwecke erwähnenswerth. Im Uebrigen beschränkte sich die Postverwaltung, welcher vom 6. April 1809 ab auch die Verwaltung und Oberaufsicht über sämmtliche Fähranstalten der Monarchie übertragen wurde, fast lediglich darauf, nach und nach die kleineren Inseln in das Postennetz des Staates hineinzuziehen und einige der bestehenden Schiffspostverbindungen zu erweitern. So erhielten Langeland und Aerrö eine wöchentlich zweimalige Verbindung mit Fühnen (Rudkjöbing-Svendborg und Aeroeskjöbing-Svendborg); Möen wurde durch eine wöchentlich dreimalige Post (wöchentlich zweimal Stege-Prästö und wöchentlich einmal Stege-Vordingborg) mit Seeland in Verbindung gesetzt. Für die Sommermonate wurde eine wöchentlich einmalige Post zwischen Fühnen und Falster (Svendborg-Stubbekjöbing) und zwischen Laaland und Holstein (Nysted-Heiligenhafen) eingerichtet. Eine wöchentlich einmalige Postverbindung erhielt die Insel Samsö (mit Vordingborg). Für Rechnung der norwegischen Postverwaltung erfolgte ferner die Einrichtung des Kurses Kopenhagen-Gothenburg-Frederiksvärn.

Bedeutenden Erweiterungen ging das dänische Seepostwesen entgegen, als statt der Segelfahrzeuge Dampfschiffe den Zwecken der Postbeförderung dienstbar gemacht werden konnten. Dieser Zeitabschnitt beginnt mit der Einstellung eines Postdampfschiffes zur Ueberführung der Posten über den grofsen Belt im Jahre 1828, sechs Jahre nach Einrichtung der ersten Dampfschifffahrt auf der Ostsee (Stralsund-Ystad). Das erste, in England erbaute Postdampfschiff hatte eine Maschine von nur 30 Pferdekraft. Im Jahre 1833 machte die Generalpostdirection behufs Herstellung einer besseren Verbindung Seelands mit dem mittleren und nördlichen Theile Jütlands den Versuch, eine regelmäfsige Postdampfschifffahrt

zwischen Aarhuus und Kallundborg einzurichten, und auf diesem kürzeren Wege erfolgte die Postbeförderung vom Jahre 1835 ab während des gröfsten Theils des Jahres. Auf dem alten Hauptkurse Hamburg-Kopenhagen erhielt die Postbeförderung im Jahre 1838 eine gröfsere Beschleunigung und Regelmäfsigkeit durch das Inslebentreten einer Postdampfschifffahrt zwischen Assens (auf Fühnen) und Aarösund (in Schleswig). 1842 erfolgte sodann zum Zwecke der Herstellung einer schnelleren und bequemeren Verbindung mit Deutschland und dem östlichen und südlichen Europa die Einrichtung einer regelmäfsigen Dampfschifffahrt für dänisch-preufsische Rechnung zwischen Kopenhagen und Stettin. Zunächst vermittelten hier die Schiffe der preufsisch-schwedischen Linie Stralsund- bz. Stettin-Ystad den Verkehr durch Anschlufsverkehr zwischen Ystad und Kopenhagen; erst 1845 traten directe Fahrten zwischen Kopenhagen und Stettin ins Leben. Postdampfschiffsverbindungen wurden ferner eingerichtet: zwischen Kopenhagen und Kiel im Jahre 1847*), zwischen Kopenhagen und Wismar im Jahre 1848, zwischen Kopenhagen und Lübeck im Jahre 1848, zwischen Vordingborg und Gaabense (Seeland-Falster) im Jahre 1849 und zwischen Kopenhagen und der Insel Bornholm (über Ystad) im Jahre 1850.

Letztere Insel war übrigens schon im Jahre 1841 durch eine regelmäfsige wöchentliche Segelschiffsverbindung zwischen der Hauptstadt und Rönne dem Postennetze einverleibt worden.

Inzwischen erfreute sich auch die Privat-Dampfschifffahrt in den dänischen Gewässern eines bedeutenden Aufschwungs und mehr und mehr schritt die Postverwaltung dazu, dieselbe für Zwecke des Postwesens nutzbar zu machen. So wurden die Privat-Dampfschiffe, welche zwischen Kopenhagen und Aalborg, Aarhuus, Flensburg, Helsingör, Kiel (auf dem Wege zwischen den Inseln), Lübeck, Malmö und Nyborg und zwischen Aarhuus und Kiel fuhren, sowie diejenigen, welche zwischen Aalborg und den übrigen Stationen am Liimfjord den Verkehr vermittelten, in allen denjenigen Fällen zur Beförderung von Briefen benutzt, in welchen durch ihre Vermittelung eine schnellere Beförderung als auf dem Landwege erreicht werden konnte; 1845 legten diese Schiffe mit Post an Bord im Ganzen 21 393 Meilen zurück. Mit einzelnen Rhedereien wurden ferner für verschiedene Zeitabschnitte Verträge wegen Beförderung von Brief- und Fahrpostsendungen mittels Dampfschiffs vereinbart. Im Jahre 1845 finden wir aufser den zwischen Korsör und Nyborg, Aarhuus und Kallundborg, Assens und Aarösund, sowie Kopenhagen und Stettin für Rechnung der Postkasse unterhaltenen Dampfschiffslinien und den obengenannten, zur Briefbeförderung dienenden Dampfschiffen folgende, überwiegend durch Segelschiffe hergestellte Seepostverbindungen**):

Ueber den kleinen Belt bei Middelfart,
Helsingör-Helsingborg,
Kopenhagen-Kiel (direct),
Kopenhagen-Nakskov (Seeland-Laaland),
Assens-Rudkjöbing / Svendborg-Rudkjöbing } (Fühnen-Langeland),
Assens bz. Svendborg-Nakskov (Fühnen-Laaland),
Aalborg-Frederikshavn (über den Liimfjord),
Viborg bz. Skive und Nykjöbing auf Mors-Thisted (über den Liimfjord),
Kopenhagen-Rönne (Seeland-Bornholm),
Nestved bz. Tappenöie-Stege (Seeland-Möen),

*) In dieses Jahr fällt auch die Eröffnung der ersten dänischen Eisenbahn zwischen Kopenhagen und Roeskilde.

**) Um ein klares und übersichtliches Bild der Seeposteinrichtungen der dänischen Monarchie in ihrem jetzigen Bestande zu liefern, haben hier, wie überhaupt in dem vorliegenden Aufsatze, die Seepostkurse in den 1864 von Dänemark abgetrennten Herzogthümern Schleswig und Holstein nicht weiter Berücksichtigung gefunden.

Gaabense bz. Stubbekjöbing-Nakskov } (Falster-Laaland),
Nykjöbing auf Falster-Nysted }
Nykjöbing auf Falster-Nakskov-Rudkjöbing (Falster-Laaland-Langeland),
Sonderburg-Aeroeskjöbing (Alsen-Aerrö) und
Svendborg-Aeroeskjöbing (Fühnen-Aerrö),

wozu noch die Posten nach Orten bz. Inseln ohne Postanstalten*) traten:

Nakskov (Laaland)-Insel Feiö,
Aalborg-Hals (über den Liimfjord) und
Säby-Insel Läsö.

Aufserdem wurde für norwegische Rechnung die Verbindung Kopenhagen-Gothenburg-Christiania unterhalten.

Die meisten dieser Posten kursirten jede Woche nur ein- bis zweimal, einige wenige drei- bis fünfmal, täglich keine.

Der schleswig-holsteinische Krieg in den Jahren 1848—1850 legte nicht nur in mancher Beziehung der weiteren Entwickelung des Seepostwesens Hindernisse in den Weg, sondern zwang auch zur zeitweiligen Aufhebung verschiedener Posten auf Wasserstrafsen. Nach Beendigung desselben wurde die weitere Gestaltung des Seepostwesens hauptsächlich durch zwei Faktoren beeinflufst: erstens durch die den Privatschiffen gesetzlich auferlegte Verpflichtung zur Postbeförderung, welche eine beträchtliche Vermehrung der Beförderungsgelegenheiten, namentlich für Briefpostsendungen, zur Folge hatte, und zweitens durch die Erbauung neuer Eisenbahnen, welche Anschlufsfahrten an die in den betreffenden Hafenstädten ankommenden und von denselben abgehenden Hauptzüge erforderte und damit dem Seepostverkehr neue Wege anwies. Wir wollen auf diese beiden Punkte näher eingehen.

## II.

Das Postgesetz vom 11. März 1851, das in seinen wesentlichsten Theilen in den nächsten Jahren auf die Herzogthümer Schleswig und Holstein ausgedehnt wurde, legte allen inländischen Schiffen die Verpflichtung auf, die Königliche Post vom Abgangsorte des Schiffes nach dem Bestimmungshafen desselben mitzunehmen. Wenn die Beförderung der Post entweder für einen einzelnen Fall oder durch öffentliche Bekanntmachung rücksichtlich der nach gewissen Orten bestimmten Schiffe im Allgemeinen verlangt wurde, so mufste der Führer des Schiffes bei Zeiten, spätestens 24 Stunden vor der Abfahrt, der Postanstalt des Abgangsortes Tag und Stunde der Abfahrt anzeigen. Den Zollstellen wurde gleichzeitig zur Pflicht gemacht, auf Verlangen des Postwesens dahin mitzuwirken, dafs diese Anmeldung geschehe und das Schiff nicht vor der angegebenen Zeit und nicht ohne Post an Bord zu haben abfahre. Zur Nachricht für das Zollwesen am Ankunftsorte war in den Schiffspapieren anzuführen, dafs das Schiff Königliche Post an Bord habe. Zu den Pflichten des Schiffsführers gehörte es ferner, die seiner Obhut anvertraute Post unterwegs in dem sichersten und am meisten geschützten Schiffsraume — namentlich die Briefpost in seiner eigenen Kajüte — aufzubewahren und derselben vorkommendenfalls seine besondere Fürsorge zu widmen. Sah der Schiffer sich genöthigt, einen anderen Hafen als denjenigen, wohin er klarirt war, aufzusuchen, so hatte er der Postanstalt des Anlaufortes oder, falls dort keine vorhanden, der Ortszollbehörde davon Anzeige zu machen, dafs er Post an Bord habe, und den weiteren Bestimmungen dieser Behörde Folge zu leisten. Segel- und Dampfschiffe, die von einem Hafen innerhalb des dänischen Postgebiets eine Packetfahrt zu eröffnen beabsichtigten, waren verpflichtet, zeitig vor Beginn der Fahrt, spätestens gleichzeitig mit der ersten desfallsigen Bekanntmachung, der Postverwaltung sowohl die Route und die Anlaufstellen, als auch die Abgangs- und Ankunftszeiten, sowie jede Veränderung, die nach Eröffnung der Fahrt hierin vorgenommen werden möchte, anzuzeigen. Unweigerlich hatten jene

*) Ende 1845 bestanden im eigentlichen Königreiche 84 Postanstalten.

Schiffe sodann die nach jeder dieser Anlaufstellen bestimmte Königliche Post, die ihnen zur Beförderung übergeben wurde, mitzunehmen und in Uebereinstimmung mit obigen Vorschriften aufzubewahren und abzuliefern. Die Postverwaltung war aufserdem berechtigt, an einer bequemen und leicht zugänglichen Stelle des Schiffes verschlossene Briefkasten zur Aufnahme von Briefen u. s. w. anbringen zu lassen, die, in Verbindung mit den übrigen Postsachen, an den betreffenden Anlaufstellen auszuwechseln waren.

Für die Beförderung und Ablieferung der Königlichen Post wurde an die betreffenden Rhedereien oder Schiffsführer gezahlt:

a) für die zur Briefpost gehörenden Gegenstände 2 Schillinge dänische Reichsmünze*) für jedes Loth des Gesammtgewichts der Briefe u. s. w., jedoch nicht über 3 Thaler dänische Reichsmünze für jede Fahrt zwischen dem Abgangspunkte und dem Endpunkte des Kurses. Die in die vorerwähnten Briefkasten niedergelegten Briefe wurden hierbei nur dann mitgerechnet, wenn sie mit Freimarken versehen waren;
b) für die zur Fahrpost gehörenden Stücke das Porto nach dem Gewichtstarif, nach welchem die Fahrpostsachen taxirt wurden, angewandt auf das Gesammtgewicht derselben.**)

Postladen und Postsäcke waren frachtfrei zu befördern.

Auch mit Führern inländischer Schiffe, die keine Post beförderten oder keine regelmäfsige Packetfahrt unterhielten, konnten von einem Hafen zum andern innerhalb des Postgebiets Briefe versandt werden, jedoch nur unter der Bedingung, dafs diese gleich nach Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte oder in einem Nothhafen an die dortige Postanstalt oder, falls eine solche dort nicht vorhanden, an die Zollbehörde abgeliefert wurden, welche für die Weiterbeförderung nach der nächsten Postanstalt Sorge zu tragen hatte. Dergleichen Sendungen unterlagen der allgemeinen Brieftaxe. Nur in denjenigen Fällen, in welchen die Briefe frankirt waren, erhielt der Schiffsführer eine Vergütung für die Beförderung, nämlich die Hälfte des Portos. Zugleich war es dem Schiffer streng verboten, die Ablieferung von Briefen auf irgend eine andere Weise als durch das Post- bz. Zollwesen zu bewirken.

In dem Verhältnisse der Privatschiffe zur Postverwaltung wurden durch die Postgesetze von 1865, 1868 und 1871 wesentliche Aenderungen nicht getroffen, so dafs die vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen im Grofsen und Ganzen noch jetzt Gültigkeit besitzen. Abweichungen sind hauptsächlich nur insofern eingetreten, als die Verpflichtung der Schiffsführer gegenwärtig auf die Beförderung von gewöhnlichen Briefen, von Sendungen unter Band, Waarenproben und Mustern, eingeschriebenen Briefen, von Postanweisungen und Zeitungen sich erstreckt, und dafs diejenigen Schiffe, welche eine Packetfahrt unterhalten und daher auch Fahrpostsachen mitzunehmen haben, ohne Rücksicht auf den Raumgehalt des Schiffes verpflichtet sind, zur Unterbringung der Fahrpost einen Raum von bis zu 40 Kubikfufs Gröfse offen zu halten. Ferner hat die Bestimmung Aufnahme gefunden, dafs der Schiffsführer die in seinen Gewahrsam gelangende Post in einem für Reisende unzugänglichen Raum des Schiffes unterzubringen hat, während die frühere Verpflichtung des Führers, die Briefpost in seiner eigenen Kajüte aufzubewahren, in Wegfall gekommen ist. Die Schiffsführer müssen nach dem Postgesetz vom 28. März 1871 auch in denjenigen Fällen, in welchen an einem gewöhnlichen Anlauf- oder

*) 96 Schillinge oder 1 Thaler dänische Reichsmünze = M. 2,25.

**) Das Porto für Fahrpostsendungen setzte sich damals in Dänemark zusammen aus:
1. einer Grundtaxe von 6 Schillingen Reichsmünze,
2. einem Porto für das Gewicht, das nach der Entfernung bemessen war und im Mindestbetrage bis 16 Meilen mit 2 Schillingen, über 16 Meilen mit 6 Schillingen Reichsmünze erhoben wurde, und
3. einem Porto für den angegebenen Werth.

Bestimmungsorte bei der Ankunft des Schiffes kein Beamter oder Unterbeamter der Ortspostanstalt zur Auswechselung der Post und der Briefkasten zur Stelle ist, die zur Ablieferung bestimmte Briefpost nebst dem Briefkasten durch einen zuverlässigen Boten für Rechnung der Postkasse sofort nach dem Posthause bringen lassen.

Die Postkasse zahlt jetzt für das ganze auf einer Fahrt zur Beförderung überlieferte Bruttogewicht auf Grund des Postgesetzes vom 28. März 1871:

a) für die Beförderung zwischen Orten im Königreich für jede 5 kg und darunter eine Vergütung von 33 Oere*) und
b) für die Beförderung zwischen anderen Orten eine Vergütung in derselben Höhe für jede 50 Meilen der directen Entfernung.

Aufserdem müssen Retourbriefe, leere Briefbeutel, Taschen u. dgl. unentgeltlich zurückbefördert werden.

So lästig die Befolgung dieser gesetzlichen Vorschriften für die einzelnen Schiffer unter Umständen sein mag, so aufserordentlich segensreich erweisen sich die Folgen dieser Bestimmungen für das korrespondirende Publikum. Nicht nur sind solchergestalt die Postbeförderungsgelegenheiten auf den verkehrsreicheren Wasserstrafsen um ein Beträchtliches vermehrt worden, sondern es haben auch die kleinsten bewohnten Inseln Postverbindungen erhalten, z. B. Bogö, Anholt, Askö, Seierö, Thunö, Agersö, Omö, Thurö, Dreiö, Endelave u. s. w. In den letzten Jahren sind mehr als 100, sämmtlich mit Briefkasten ausgestattete Privatdampfschiffe zur Postbeförderung — überwiegend zur Versendung von Briefpostgegenständen — benutzt worden. Selbstverständlich wird von der Versendung der Briefe mit den Privatschiffen kein Gebrauch gemacht, wenn vorauszusehen ist, dafs die Sendungen durch die Landposten ihrem Bestimmungsorte früher zugeführt werden; in jedem Falle wird den Privatschiffen aber ein Briefkasten mitgegeben.

In allen denjenigen Fällen, in welchen regelmäfsige Privatdampfschifffahrten zwischen Orten mit gröfserem Verkehrsumfange eingerichtet werden, zieht die Postverwaltung in der Regel es vor, Abkommen mit den betreffenden Schiffsrhedereien wegen der Postbeförderung zu treffen und dadurch den Postengang fester zu gestalten. In solchen Fällen wird für Beförderung der Postsendungen, unter Wegfall der gesetzlichen Vergütung, eine besonders vereinbarte Entschädigung gezahlt. Findet die Unterhaltung der Fahrten überwiegend im Interesse der Postverwaltung statt, und wird demgemäfs der Zuschufs aus Postmitteln bemessen, so werden die Schiffe den Postdampfschiffen im Allgemeinen beigezählt. Durch die Gewährung solcher Subventionen hat die Postverwaltung in nicht geringem Grade zur Hebung der Schifffahrt und der Rhederei beigetragen.

III.

Zu den dänischen Eisenbahnen, welche bestimmend auf die Entwickelung des Seepostwesens eingewirkt haben, gehört in erster Linie die Seeländische Bahn bz. die Fortsetzung der Kopenhagen-Roeskilder Eisenbahn bis Korsör. Vom Tage der Eröffnung dieser Bahn ab — den 27. April 1856 — wurden im Anschlufs an die Hauptzüge derselben täglich einmalige Postdampfschifffahrten zwischen Korsör und Kiel, und täglich zweimalige zwischen Korsör und Nyborg eingerichtet. Gleichzeitig erfolgte die Umwandlung der seit dem Jahre 1853 zwischen Korsör und Aarhuus über Samsö (Koldby-Kaas) unterhaltenen wöchentlich dreimaligen Postdampfschifffahrt in eine tägliche. Korsör ist seitdem der Knotenpunkt der Postverbindungen Seelands mit Fühnen, Jütland, Deutschland u. s. w. geblieben; die Beförderung der Post nach und von dem südlichen Ausland findet noch heutigen Tages fast ausschliefslich durch Vermittelung der Postdampfschiffslinie Korsör-Kiel statt. Die früher für Rechnung der Postverwaltungen Dänemarks und Preufsens, bz. Dänemarks und Mecklenburg-Schwerins eingerichteten Seepostkurse Kopenhagen-Stettin und

*) 100 Oere = 1 Krone = Mark 1,125.

Kopenhagen - Wismar, von welchen ersterer bereits während der Kriegsjahre 1848—1850 eine Unterbrechung erlitten hatte, konnten in Folge dessen als entbehrlich aufgehoben werden. An Stelle der Linie Korsör - Kiel trat im Kriege 1864 die Linie Korsör-Lübeck; erstere Verbindung wurde in Folge einer Uebereinkunft zwischen Dänemark und dem Norddeutschen Bunde am 1. Januar 1867 wieder hergestellt. Der Kriegsverhältnisse halber mufste auch in den Jahren 1870 und 1871 die Postdampfschifffahrt zwischen Korsör und Kiel längere Zeit eingestellt werden.

Die Eröffnung der Fühnenschen Eisenbahn — 7. September 1865 — führte eine Beschleunigung des Postverkehrs zwischen Seeland und den im Innern der Insel Fühnen, im südlichen Jütland und nördlichen Schleswig gelegenen Orten herbei; sie schuf ein wichtiges Glied in der Kette der dänischen Postverbindungen und bewirkte, dafs die meisten bis dahin zwischen Korsör und verschiedenen jütischen und schleswigschen Häfen unterhaltenen Postbeförderungen mittels Privatdampfschiffe nach und nach entweder ganz in Wegfall kamen oder doch bedeutend eingeschränkt wurden. Aus demselben Grunde wurde die Postdampfschifffahrt zwischen Assens und Aarösund und Hadersleben, welche in Folge der politischen Ereignisse des Jahres 1864 aufgehört hatte, nicht wieder aufgenommen.

Als die Ostjütische Bahn zwischen Fredericia und Aarhuus dem Verkehr übergeben ward — 4. Oktober 1868 —, fielen die Vortheile, welche bisher die Postdampfschifffahrt zwischen Korsör und Aarhuus der Postbeförderung geboten hatte, weg. Letztere Linie wurde daher eingezogen und erst in Folge der Eröffnung der Eisenbahn zwischen Kopenhagen und Kallundborg — 30. Dezember 1874 — durch eine wöchentlich sechsmalige Postdampfschifffahrt auf der Route Kallundborg-Samsö-Aarhuus ersetzt. Vom Jahre 1876 ab fahren die Schiffe auf diesem Kurse so, dafs an den Wochentagen einen Tag um den anderen eine Hinfahrt bz. eine Rückfahrt stattfindet, wodurch der Insel Samsö eine wöchentlich sechsmalige Verbindung gesichert ist. Hundert Jahre früher genügte auf dieser Linie, wie wir oben gesehen haben, eine monatlich zweimalige Segelschiffsverbindung allen Anforderungen des Verkehrs!

Mit der Eröffnung der Eisenbahn zwischen Kopenhagen und Madsnedsund (bei Vordingborg) — 4. Oktober 1870 — wurde die bis dahin zwischen Vordingborg und Gaabense (auf Falster) unterhaltene tägliche Postdampfschifffahrt in den Kurs Madsnedsund-Gaabense — täglich zweimal — umgewandelt, an dessen Stelle wieder nach Eröffnung der Falsterschen Bahn Orehoved-Nykjöbing auf Falster — 22. August 1872 — eine täglich zweimalige Postdampfschiffsverbindung zwischen Madsnedsund und Orehoved getreten ist. An die Falsterbahn schliefst auch die Dampfschiffslinie Nykjöbing-Rostock an, die voraussichtlich noch eine grofse Zukunft hat. Bei einem Weiterbau der Falsterbahn bis Gjedserodde (Südspitze der Insel Falster) und der Eisenbahn von Rostock bis Warnemünde würde eine Seepostlinie Warnemünde-Gjedserodde die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen bilden.

Die Vollendung der Eisenbahn zwischen Nörresundby (Aalborg) und Frederikshavn — 16. August 1871 —, durch welche die grofse Ostjütische Längenbahn ihren Abschlufs fand, machte Frederikshavn zum Ausgangspunkt zweier wichtiger Dampfschiffslinien. Vom Jahre 1871 ab trat eine wöchentlich zweimalige Dampfschiffsverbindung zwischen Frederikshavn und Norwegen (zunächst Frederikshavn-Arendal, vom Jahre 1872 ab Frederikshavn-Christiansand) und vom Jahre 1874 ab eine solche tägliche Verbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg ins Leben. Diese Kurse schufen eine vorzügliche Verbindung mit Norwegen bz. Schweden und wurden daher mit Vortheil zur Postbeförderung benutzt. Auf der Linie Frederikshavn-Gothenburg ist die Beförderung im Jahre 1877 allerdings auf eine wöchentlich dreimalige eingeschränkt worden; der vom dänischen Folkething (der zweiten Kammer) neuerdings niederge-

setzte Finanzausschufs hat jedoch bei der Berichterstattung über den Etat für das Rechnungsjahr 1880/81 die Erwartung ausgesprochen, dafs die Regierung zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses künftig noch ein zweites Dampfschiff zwischen diesen Plätzen in Fahrt setzen bz. zur Postbeförderung benutzen werde.

Von den übrigen Dampfschifffahrten, zu deren regelmäfsigen Benutzung die Postverwaltung nach und nach übergegangen ist, sind namentlich zu erwähnen die Fahrten zwischen:

Aalborg und den übrigen Stationen am Liimfjord (Postdampfschifffahrten 1853—1859, von 1860 ab wieder mittels Privatschiffe),
verschiedenen, am Isefjord gelegenen Orten (namentlich zwischen Nykjöbing und Roeskilde bz. Holbek),
Hobro und Hadsund (Jütland), vom Jahre 1870 ab,
Svendborg, Langeland und Aerrö, seit 1866,
Kopenhagen, den Faaröern*) (Thorshavn) und Island (Reykjavik), anlaufend Leith, seit dem 1. Mai 1870; zunächst sechsmal, vom zweiten Jahre ab siebenmal und vom Jahre 1877 ab zehnmal jährlich (Postdampfschifffahrten),
Kopenhagen und Rönne (auf Bornholm) — theils auf dem Wege über Ystad oder Trelleborg in Schonen, theils direct — und
Madsnedsund und Stubbekjöbing auf Falster, vom Jahre 1871 ab (früher zwischen Vordingborg und Stubbekjöbing).

In welcher Ausdehnung gegenwärtig die Dampfschifffahrten dem Postverkehr dienen, ergiebt die folgende Uebersicht der im Jahre 1877 — dem letzten Jahre, für welches die dänische Postverwaltung bis jetzt statistische Aufzeichnungen über das Postwesen veröffentlicht hat — regelmäfsig zur Postbeförderung benutzten Schiffe (in den Jahren 1878 und 1879 sind wesentliche Aenderungen nicht eingetreten):

| Angabe des Kurses. | Zahl der wöchentlich ausgeführten Fahrten. |
|---|---|
| **A. Postdampfschiffe.** | |
| Frederikshavn-Christiansand, im Sommer | 3 |
| Hobro-Hadsund, anlaufend Mariager | 7 |
| Holbek-Nykjöbing auf Seeland | 6 |
| Kopenhagen-Malmö | 21 |
| Kopenhagen-Faaröer-Island | 10 Fahrten im Jahr. |
| Kopenhagen-Rönne (Bornholm) | 2 bis 4 |
| Kopenhagen-Lübeck, im Sommer | 7 |
| Korsör-Kiel | 7 |
| Korsör-Nyborg | 21 |
| Madsnedsund-Orehoved | 14 |
| Madsnedsund-Stege | 7 |
| Nakskov-Spodsbjerg auf Langeland, im Sommer | 4 bis 6 |
| Rudkjöbing (auf Langeland)-Vemmenäs (auf Taasinge), im Sommer | 7 |
| Svendborg-Rudkjöbing-Marstal (auf Aerrö) | 7 |
| Svendborg-Rudkjöbing-Aeroeskjöbing (auf Aerrö) | 7 bis 14 |

*) Die Faaröer sind durch das Postgesetz vom 28. März 1871 dem dänischen Postgebiet einverleibt worden.

| Angabe des Kurses. | Zahl der wöchentlich ausgeführten Fahrten. |
|---|---|
| **B. Privatdampfschiffe.** | |
| Aalborg-Nykjöbing in Jütland, anlaufend Zwischenstationen . . | 2 |
| Aalborg-Struer, anlaufend Zwischenstationen . . . . . . . . | 3 |
| Aalborg-Thisted, anlaufend Zwischenstationen . . . . . . . . | 3 |
| (Diese 3 Fahrten werden auf dem Liimfjord unterhalten.) | |
| Aarhuus-Samsö-Kallundborg, auf den Hinfahrten die Insel Thunö anlaufend . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 |
| Frederikshavn-Gothenburg . . . . . . . . . . . . . . | 3 |
| Helsingör-Hölsingborg . . . . . . . . . . . . . . . . | 21 |
| Kopenhagen-Aalborg . . . . . . . . . . . . . . . . | 4 |
| Kopenhagen-Aarhuus . . . . . . . . . . . . . . . . | 6 |
| Kopenhagen-Torekov und andere Orte in Schweden, auf der Fahrt nach und von Gothenburg, im Sommer . . . . . . . . . | 4 |
| Kopenhagen-Humlebek-Hölsingör-Hölsingborg (Sundfahrt) . . | 7 |
| Kopenhagen — verschiedene Stationen im Christianiafjord, auf der Fahrt nach und von Christiania, im Sommer . . . . . . | 2 |
| Kopenhagen-Landskrona . . . . . . . . . . . . . . . . | 7 bis 14 |
| Kopenhagen-Nexö auf Bornholm . . . . . . . . . . . . | 1 |
| Kopenhagen-Randers . . . . . . . . . . . . . . . . | 2 |
| Kopenhagen-Stettin, im Sommer . . . . . . . . . . . . | 2 |
| Korsör-Svendborg, auf der Fahrt nach Flensburg, im Sommer . | 2 |
| Korsör-Nakskov . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 |
| Korsör-Rudkjöbing-Svendborg . . . . . . . . . . . . | 2 |
| Nykjöbing auf Falster-Rostock, im Sommer . . . . . . . . | 3 bis 6. |

Sämmtliche Postschiffe und die zur Postbeförderung dienenden Privatdampfschiffe legten im Rechnungsjahre 1877/78*) 184 693 Meilen zurück, d. i. mehr als den fünften Theil der in diesem Jahre von den gesammten dänischen Posten durchmessenen Entfernungen.

IV.

Königliche Postdampfschiffe fahren nur zwischen Korsör und Kiel, Korsör und Nyborg, Madsnedsund und Orehoved und zwischen Kopenhagen und Island etc. Mit den Faaröern und Island unterhält das Königliche Dampfschiff »Diana« eine jährlich dreimalige Verbindung, während die übrigen 7 Fahrten nach diesen Nebenländern durch Dampfschiffe der »Vereinigten Dampfschiffsgesellschaft« in Kopenhagen**) besorgt werden. (Die Postsendungen nach und von Grönland finden durch die Schiffe der Königlichen Grönländischen Handelsgesellschaft in Kopenhagen, welche eine jährlich zehn- bis zwölfmalige Verbindung mit den bedeutenderen grönländischen Häfen unterhalten, Beförderung; unregelmäfsig fahrende Privatschiffe stellen die Post-

*) Zu Anfang dieses Jahres besafs Dänemark 468 Postanstalten, darunter 321 Briefsammlungsstellen.

**) Dampfschiffe dieser Gesellschaft durchkreuzen die dänischen Gewässer in allen Richtungen und stellen Verbindungen mit Deutschland, Schweden, Rufsland, Norwegen, Belgien, England und Frankreich her; im Jahre 1879 unterhielt die Gesellschaft Dampfschifffahrten auf nicht weniger als 42 Kursen.

verbindung mit den dänischen Besitzungen in Westindien her.)

Die wichtigsten und verkehrsreichsten Kurse bilden diejenigen zwischen Korsör und Kiel und zwischen Korsör und Nyborg. Seepostbüreaus kursiren auch nur auf diesen Linien; der Postdienst auf ersterer wird jedesmal von zwei Beamten, auf letzterer von einem Beamten, welchem auf den meisten Fahrten ein Unterbeamter beigegeben wird, besorgt. Von den sechs für diese Kurse bestimmten Königlichen Postdampfschiffen fahren drei (in der Regel die Schiffe »Sophus Danneskjold-Samsö«, »Skirner« und »Freya«) zwischen Korsör und Kiel, während die übrigen drei Dampfer zur Beförderung der Post über den grofsen Belt verwendet werden; ein Schiff der Kieler Linie übernimmt abwechselnd jeden Tag eine Fahrt von Korsör nach Nyborg und zurück.

Ueber den grofsen Belt finden in jeder Richtung zwei Tagesfahrten statt; aufserdem wird eine Fahrt in den frühen Morgenstunden — aus Nyborg 5 Uhr 45 Min. — und eine in den späten Abendstunden — aus Korsör 10 Uhr — ausgeführt. Die Dauer der Fahrt auf dem 3½ Meilen langen Wasserwege beträgt etwa 1 Stunde 15 Minuten. Kann Eises halber die Verbindung mit Kiel nicht aufrecht erhalten werden, so wird doch für Ueberführung der Post über den grofsen Belt — nöthigenfalls unter Anwendung von Eisböten — Sorge getragen. Die hier der Seepostbeförderung durch Eisverhältnisse bereiteten Schwierigkeiten sind trotz der getroffenen vorzüglichen Einrichtungen nicht gering zu veranschlagen; sie drohen bisweilen die Hauptverkehrsader des Reiches gänzlich zu unterbinden und üben einen wesentlichen Einflufs auf den Gang und die Benutzung der Posten in den Inselstiften der dänischen Monarchie aus — für die Dauer des sogenannten Eistransports treten jedesmal besondere Bestimmungen hinsichtlich der Annahme von Werthsendungen u. s. w. in Kraft. Der Eistransport findet nicht unmittelbar zwischen Korsör und Nyborg, sondern zwischen zwei Punkten — Halskov und Knudshoved — auf den von Seeland bz. Fühnen in den Belt hinausragenden Landzungen statt, wobei die mitten im Belt gelegene, 1814 von der Postverwaltung käuflich erworbene kleine Insel Sprogö den vortrefflichsten Stützpunkt bildet. Die auf Halskov und Knudshoved befindlichen Stationsgebäude (1876 neu errichtet), sowie die Gebäude auf Sprogö gehören ebenfalls der Postverwaltung und dienen lediglich den Zwecken der Postbeförderung bz. als Zufluchtsstätten für Post und Reisende. Vom Anfang des Jahres 1794, von welchem Jahre ab bezügliche genaue Aufzeichnungen geführt sind, bis Ende des Jahres 1832 hat der Eistransport im Durchschnitt jährlich 33 Tage (in den strengen Wintern 1798/99, 1799/1800, 1813/14 und 1829/30 bz. 108, 115, 94 und 104 Tage) und vom Jahre 1833 bis Ende des Jahres 1867 in Folge der Benutzung stärkerer und kräftigerer Dampfschiffe, welche selbst durch ziemlich festes Eis in der Nyborger Bucht und den Hafen von Korsör sich hindurcharbeiten konnten, durchschnittlich jährlich nur reichlich 17 Tage (1838, 1841, 1845, 1848, 1853, 1855, 1861 und 1865 bz. 89, 60, 50, 43, 42, 75, 30 und 59 Tage) gedauert. In den folgenden Jahren hat namentlich das im Herbst 1867 eingestellte Dampfschiff »Fyen«, dessen Fähigkeit, Eismassen zu durchbrechen, diejenige aller früheren in dieser Fahrt verwendeten Schiffe in bedeutendem Grade übersteigt, zur Abkürzung der Dauer des Eistransports beigetragen. Trotz des strengen Winters 1870/71 ist es daher möglich gewesen, die Dauer dieser Beförderungsweise in dem Jahrzehnt 1868/1877 auf durschschnittlich jährlich 10 Tage zu beschränken. Neuerdings findet hier auch das Panzerschiff »Absalon« erfolgreiche Verwendung als Eisbrecher.

Das finanzielle Ergebnifs der durch Königliche Schiffe unterhaltenen Fahrten stellt sich nach dem Budget des dänischen Postwesens für das Rechnungsjahr 1879/80 wie folgt:

| Laufende Nr. | Gegenstand der Einnahme bz. Ausgabe. | Linie: Korsör-Nyborg und Korsör-Kiel. Kronen. | Linie: Madsnedsund-Orehoved. Kronen. | Linie: Kopenhagen-Faaröer-Island. Kronen. |
|---|---|---|---|---|
| | **A. Einnahme.** | | | |
| 1. | Personengeld und Güterfracht . . . . . | — | 52 000 | 28 000 |
| | Korsör-Nyborg . . . . . . . . . . . . . | 230 000 | — | — |
| | Korsör-Kiel, nach Abzug der der deutschen Postverwaltung zustehenden Hälfte . . . . . . . . . . . . . . | 220 000 | — | — |
| 2. | Fester jährlicher Beitrag des deutschen Postwesens zu den Kosten der Linie Korsör-Kiel rund . . . . . . . . . . | 45 000 | — | — |
| 3. | Beitrag desselben Postwesens zu den Betriebskosten dieser Dampfschifffahrt | 110 000 | — | — |
| 4. | Beitrag der Insel Island zu den Kosten der Fahrten nach und von der Insel | — | — | 15 000 |
| | Zusammen . . . | 605 000 | 52 000 | 43 000 |
| | **B. Ausgabe.** | | | |
| 1. | Löhne, Kostgeld, Honorare . . . . . . | 151 100 | 19 300 | 17 500 |
| 2. | Ausgaben für Verbrauchsgegenstände während der Fahrt . . . . . . . . . . | 209 100 | 12 860 | 19 500 |
| 3. | Kosten für die Unterhaltung der Schiffe (mit den Maschinen und Ausstattungsgegenständen) . . . . . . . . . . . . | 100 000 | 15 000 | 16 000 |
| 4. | Ausgaben auf den Anlaufstellen . . . . | 56 950 | 6 400 | 3 300 |
| 5. | Andere Ausgaben (Druckkosten, kleine Schiffsausgaben etc.) . . . . . . . . . | 15 000 | 1 200 | 1 400 |
| | Zusammen . . . | 532 150 | 54 760 | 57 700 |
| | Die Einnahmen betragen . . . | 605 000 | 52 000 | 43 000 |
| | Demnach Ueberschufs . . . | 72 850 | — | — |
| | Demnach Zuschufs . . . | — | 2 760 | 14 700. |

Unter den vorstehend genannten Ausgaben sind nicht berechnet, denselben daher noch hinzuzuzählen, die folgenden, unter anderen Etatstiteln aufgeführten Kosten:

die Gehälter u. s. w. der die Postschiffe begleitenden Postbeamten und der Aufseher über die Posteinrichtungen und Leuchtfeuer am grofsen Belt,

die Ausgaben für die Unterhaltung der für den Eistransport über den grofsen Belt und den Madsnedsund erforderlichen Ausstattungsgegenstände (1879/80 7 000 Kronen),

die Unterhaltungskosten der Gebäude auf Halskov, Sprogö, Knudshoved, Madsnedö, des Eisboothauses bei Orehoved (1879/80 bz. 1 200, 2 774, 1 980, 650 und 420 Kronen) und der Schutzwerke (Steindämme etc.) auf Halskov (1879/80 Neubau 27 000 Kronen) und Sprogö (1879/80 2 100 Kronen)

und einige andere, mittelbar durch die Postdampfschifffahrt entstehenden Ausgaben, darunter ein Theil der Besoldung der in Korsör angestellten Postbeamten.

Von den Zuschüssen, welche die Rhedereien der zur Postbeförderung dienenden Privatschiffe aus der Postkasse empfangen, ist derjenige der höchste, welcher der »Vereinigten Dampf-

schiffsgesellschaft« für die jährlich siebenmalige Postbeförderung zwischen Kopenhagen, den Faaröern und Island gezahlt wird; derselbe beträgt 40 000 Kronen. Zur Unterhaltung der Seepostverbindung zwischen Kopenhagen und Bornholm werden 20 000 Kronen verausgabt.

Die der dänischen Postverwaltung in dem laufenden Rechnungsjahre für die gesammte Seepostbeförderung erwachsenden ordentlichen Ausgaben können auf mehr als 800 000 Kronen veranschlagt werden. Zu diesen treten noch die einmaligen aufserordentlichen Aufwendungen zur Anschaffung

a) von Eisböten für die Beförderung über den grofsen Belt,
b) neuer Kessel für das Dampfschiff »Diana« und
c) eines neuen Schiffes (Restbetrag)

von bz. 6 600, 44 500 und 250 000 Kronen, so dafs die Gesammtkosten der Seeposten weit über eine Million Kronen betragen. Es bildet diese Summe etwa den vierten Theil der nach dem Budget des Postwesens für 1879/80 — das allerdings nicht die Ausgaben für die Oberverwaltung*) und nicht die Pensionen nachweist — sich ergebenden Gesammtausgaben des dänischen Postwesens.

---

## 42. Drucksachen, Mustersendungen und Waarenproben.

Eine historische Darstellung des Entwickelungsganges der hinsichtlich dieser Gegenstände für das Preufsische bz. das Deutsche Reichs-Postgebiet gültigen Bestimmungen und Taxen.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Unger in Berlin.

Als am 10. August 1712 die erste gröfsere, zusammenhängende »Allgemeine Preufsische Postordnung« erschien, welche in 12 Kapiteln die gesetzlichen und reglementarischen, sowie die wichtigeren technischen Bestimmungen über das Postwesen enthielt, umfafste das damals 2 043 Qudratmeilen grofse und 1 650 000 Einwohner zählende Königreich Preufsen im Wesentlichen das Herzogthum Preufsen, Hinterpommern mit Lauenburg, die Mark Brandenburg, die Neumark, die Altmark und die Uckermark, die Priegnitz und die Grafschaft Ruppin, das Erzbisthum Magdeburg, die Bisthümer Halberstadt und Minden, die Grafschaften Ravensberg, Lingen und Tecklenburg, das Fürstenthum Moers, die Grafschaft Mark mit Limburg und das Herzogthum Kleve. Aufserdem wurden preufsische Postanstalten in Bremen, Hamburg, Danzig und den Anhaltischen Landen unterhalten.

Bei Erlafs der Postordnung vom 10. August 1712 bestanden ermäfsigte Taxen für Drucksachen, Waarenproben und Mustersendungen für das preufsische Postgebiet noch nicht, und ebenso wenig scheinen die übrigen deutschen Staaten, welche ein selbstständiges Postwesen unterhielten, sowie die Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Verwaltung Drucksachen und Waarenproben als besondere Beförderungsgegenstände gekannt zu haben. Weder die preufsische Postordnung noch die damaligen Reglements der anderen Postverwaltungen in Deutschland thun dieser Gattungen von Sendungen irgendwie Erwähnung; nur für »gedruckte Bücher und rohe Materien, Kammer- und Aemter-Rechnungen, Akzise-, Zoll- und Mefszettel, sowie für Stempelpapier« war für Preufsen wie für die meisten anderen deutschen Staaten eine ermäfsigte »Akten- und Schriftentaxe« bewilligt worden, welche innerhalb des preufsischen Postgebietes auf den Hamburg-Klevischen und den preufsischen Kursen 2/3, auf den übrigen, weniger verkehrsreichen Strecken die

*) Die Oberverwaltung des dänischen Postwesens wird von dem Ministerium des Innern geführt.

Hälfte des Portos der sogenannten »Kaufmannswaaren« betrug. Das Pfund der letzteren, deren Taxe je nach dem Gewicht und der Entfernung verschieden war, kostete damals beispielsweise von Berlin nach Xanten oder Duisburg 2 Groschen, nach Hamburg 1 Groschen und nach Spandau 2 Pfennig. Die erwähnten Akten- und Schriftensendungen müssen zu jener Zeit besonders im Verkehr mit Frankreich und den Niederlanden recht zahlreich gewesen sein, da man sich zur Aufrechthaltung eines geordneten Dienstbetriebes veranlafst sah, dieselben von der Beförderung mit der Reitpost gänzlich auszuschliefsen. Ein besonderer Paragraph der Postordnung vom Jahre 1712 enthält nämlich nachstehende Bestimmung: »Nachdem das Felleisen bei den reitenden Posten, insonderheit auf den Clevischen und Preufsischen Post-Coursen, je länger je mehr angefüllet wird, so dafs es fast zu Pferde nicht mehr fortgebracht werden kan; Als sollen keine dicke Briefe, noch die aus Holland und Franckreich kommende monahtliche Zeitungen, die Lettres Historiques, Mercure etc. vielweniger die Accise-Extracte und Acten bei der reitenden, sondern bei der fahrenden Post verschrieben, oder an einiges Post-Ambt oder particuliren fortgesandt, die Post-Ämbter zu Emerich u. Wesel aber, im Falle sie darunter einem oder dem andern zu Gefallen leben würden, vor jede Contravention mit einer Straffe von 10 Reichsthaler angesehen werden.«

Erst nach den Befreiungskriegen trat in der für Preufsen nach langem und schwerem Kriegsdrucke beginnenden Friedensära das Bedürfnifs dringender hervor, dem Postverkehre gröfsere Erleichterungen zu gewähren und namentlich zu Gunsten der Handelswelt und im wissenschaftlichen Interesse für gewisse häufiger vorkommende Arten von Sendungen billigere Portosätze zu bewilligen.

Zunächst erfolgte im Jahre 1821 durch das unterm 15. Dezember erlassene »Reglement über die künftige Verwaltung des Zeitungswesens« eine durchgreifende Umgestaltung des Zeitungsverkehrs. Während bis zu jener Zeit das Publikum die aufserhalb des Wohnorts erscheinenden Zeitungen und Zeitschriften nur nach vorhergegangener Bestellung bei dem betreffenden Postamte erhalten konnte, wurde demselben durch das gedachte Regulativ die Berechtigung zu Theil, seinen Bedarf an Zeitungen, politischen und gelehrten Inhalts, und Journalen jeder Art nach Belieben unmittelbar von dem Verlagsorte zu beziehen. Die Versendung der gedachten Zeitungen hatte in diesem Falle seitens der Verleger offen unter Kreuzband zu geschehen. Das zu entrichtende Porto wurde

a) für die inländischen Zeitungen auf

4 Pfennig für den ganzen Druckbogen,
2 ½ - - - halben -
1 ½ - - - viertel -
1 ½ - - - ganzen Bog. Beilage,
1 - - - halben - -

b) für die ausländischen Zeitschriften (mit Ausnahme der französischen Blätter) auf

5 Pfennig für den ganzen Druckbogen,
4 - - - halben -

und auf

2 ½ Pfg. für den Viertel-Druckbogen

festgesetzt.

Im Weiteren gewährte das erwähnte Regulativ bestimmt bezeichneten Klassen von Absendern für die Versendung ebenso bestimmt benannter Gegenstände besondere Vergünstigungen. Durch den §. 4 des Regulativs wurde den Buch- und Musikalienhändlern zur schnelleren und leichteren Bekanntmachung der in ihrem Verlage erscheinenden Artikel, ferner zur Vertheilung von Katalogen und Prospekten, den Kaufleuten aber für gedruckte Preis-Courante und offene gedruckte Cirkulare, aufserdem allgemein für brochirte Bücher, die Versendung unter Kreuzband gegen ermäfsigtes Porto mit der Briefpost gestattet.

Für den gewöhnlichen Druckbogen oder für 8 Blätter kleineren als Oktavformats waren an Porto 8 Pfg.,
für den einzelnen halben Bogen 5 -
- - - Viertelbogen 4 -
- - Bogen Musikformat 10 -
- - halben Bog. Musikform. 5 -

zu entrichten. Die Absender hatten auf der Aufsenseite der Kreuzbände ihren Namen und die Zahl der Bogen anzugeben und verfielen, falls sie die neue Versendungsweise zu schriftlichen Mittheilungen irgend welcher Art mifsbrauchten, in eine Strafe in Höhe des zehnfachen Betrages desjenigen Portos, welches für einen Brief von gleicher Schwere zu erlegen gewesen wäre.

Das vorstehend angegebene Portosystem erhielt sich, wie solches bei dessen Schwerfälligkeit kaum anders zu erwarten stand, nur für die Dauer weniger Jahre. Mit dem Regulativ über die preufsische Porto-Taxe vom 18. Dezbr. 1824, welches die bisherigen Portosätze für Briefe, Gelder, Zeitungen und Drucksachen aufhob und, unter Beseitigung des bis dahin befolgten Prinzips der Berechnung des Portos nach dem wirklich zurückgelegten Wege, zwischen sämmtlichen Postanstalten die directe Entfernung für die Portoerhebung zu Grunde legte, trat eine durchgreifende Umgestaltung des Taxirungsverfahrens ein.

Zur Zeit des Erlasses der neuen Porto-Taxe war der preufsische Staat, indem er, mit Ausnahme der erst in den folgenden Jahren hinzugekommenen hohenzollernschen Fürstenthümer, Lichtenbergs, Lippstadts und des Jahdegebiets, bereits die zu Anfang des Jahres 1866 ihm angehörigen Gebietstheile umfafste, auf 5086 Quadratmeilen mit 10 400 000 Einwohnern angewachsen; in Hamburg und Bremen bestanden preufsische Postanstalten und in den Anhaltischen Herzogthümern, den Fürstenthümern Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt und Schaumburg-Lippe übte Preufsen auf Grund von Verträgen mit den betreffenden Staatsregierungen das Postregal aus.

Für dieses gesammte Postgebiet wurde durch das Regulativ vom 18. Dezember 1824 das Porto für den einfachen Brief bis zu einer Entfernung von 2 Meilen auf 1 Sgr.,

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| über | 2 | bis | 4 | Meilen | auf | 1 ½ | - |
| - | 4 | - | 7 | - | - | 2 | - |
| - | 7 | - | 10 | - | - | 2 ½ | - |
| - | 10 | - | 15 | - | - | 3 | - |
| - | 15 | - | 20 | - | - | 4 | - |
| - | 20 | - | 30 | - | - | 5 | - |

u. s. w. festgesetzt, wobei bis zum Gewichte von ¾ Loth der einfache Briefportosatz, über ¾ bis 1 Loth der 1 ½-fache und für jedes fernere halbe Loth ein halber Portosatz mehr zur Erhebung kam.

Sendungen unter Kreuzband, nämlich »Zeitungen, Journale, Preis-Courante, gedruckte Cirkularien, Empfehlungsschreiben und gedruckte Lotterie-Gewinnlisten« zahlten nur den vierten Theil dieses Briefportos. Gleichzeitig wurde die Versendung der genannten Gegenstände allen Personen, ohne Unterschied des Standes, gestattet und die bisherige Verpflichtung aufgehoben, auf den Bändern die Zahl der Bogen anzugeben. Im Uebrigen war Bedingung, dafs Kreuzbandsendungen aufser der Adresse Geschriebenes nicht enthalten durften. Einschaltungen irgend welcher Art, von den bei den Korrekturbogen gestatteten Aenderungen etc. abgesehen, hatten die Austaxirung nach dem gewöhnlichen Briefporto zur Folge. In Verdachtsfällen stand den Postamts-Vorstehern die Befugnifs zu, die betreffenden Sendungen unter Zuziehung eines zweiten Beamten zu öffnen; der Wiederverschlufs war dann mittels Postsiegels zu bewirken.

Waarenproben, welche vom Jahre 1825 ab innerhalb des preufsischen Postgebiets zuerst als eine besondere Gattung von Beförderungsgegenständen erscheinen, mufsten in Briefe eingeschlossen oder den Briefen angehängt zur Einlieferung kommen, wobei der Brief, falls das ermäfsigte Porto Anwendung finden sollte, ohne die zugehörige Probe das Gewicht von ¾ Loth für den einfachen Brief nicht überschreiten durfte. Für derartige Sendungen kam bis zum Gewicht von 1 ½ Loth nur das einfache, bei schwererem Gewicht die Hälfte des Portos für Briefe zur Erhebung.

Etwa um dieselbe Zeit wurden auch in den anderen Staaten Deutschlands, welche ein selbstständiges Postwesen besafsen, sowie im Bereich der Thurn- und Taxis'schen Posten, Kreuzbandsendungen und Waarenproben als besondere Gattungen von Versendungs-

gegenständen gegen ermäfsigtes Franko zur Beförderung zugelassen. Unter den Verordnungen, mittels derer die niedrigeren Taxen zur Einführung gelangten, heben wir hier nur die Herzoglich Braunschweigische Postverordnung vom 13. August 1832, die Grofsherzoglich Hessische Briefpostverordnung vom 16. April 1824, die Königlich Sächsische Allgemeine Post-Taxordnung vom 3. Dezember 1822 und die Fürstlich Thurn- und Taxis'sche General-Taxe vom Jahre 1819 hervor.

Eine namhafte Ermäfsigung und Vereinfachung des Briefpostportos gewährte für das preufsische Postgebiet das Gesetz vom 21. Dezember 1849. Durch dasselbe wurde, an Stelle des bis dahin zu Grunde gelegten preufsischen Gewichts, das Zollgewicht (1 $^{1}/_{8}$ Loth preufsisch = 1 Loth Zollgewicht) eingeführt und das Porto für den einfachen Brief auf die Entfernung

bis 10 Meilen auf 1 Sgr.,
über 10 bis 20 - - 2 -
für alle weiteren Entfernungen - 3 -

festgesetzt, indem

unter 1 Loth das einfache,
von 1 bis ausschl. 2 - - zweifache,
- 2 - - 3 - - dreifache,
- 3 - - 4 - - vierfache,
- 4 - - 8 - - fünffache,
und über 8 - - sechsfache

Porto zur Erhebung kam.

Das Porto für Kreuzbandsendungen und Waarenproben erfuhr durch die anderweite Regulirung der Brieftaxe eine entsprechende Herabsetzung. Dasselbe betrug vom 1. Januar 1850 ab innerhalb des Bereichs der preufsischen Posten für die im Regulativ vom 18. Dezember 1824 speziell aufgeführten Arten von Drucksachen den vierten Theil des Briefportos, d. h. bis zu einem Loth ausschliefslich

bis zu 10 Meilen $^{1}/_{4}$ Sgr.,
über 10 bis 20 Meilen $^{1}/_{2}$ Sgr. und
darüber hinaus $^{3}/_{4}$ Sgr.;

für Waarenprobensendungen und Muster bis zum Gewicht von 2 Loth ausschliefslich

bis zu 10 Meilen 1 Sgr.,
über 10 bis 20 Meilen 2 Sgr.,
über 20 Meilen 3 Sgr.

und bei höherem Gewicht die Hälfte des Portos für Briefe.

Geschriebenes oder sonstige Zusätze, mit Ausnahme der Adresse, durften die gegen ermäfsigte Taxe zu befördernden Gegenstände, von den den Waarenproben angehängten Briefen abgesehen, auch jetzt nicht enthalten; doch waren die handschriftliche Eintragung des Datums und die Namens-Unterzeichnung durch Allerhöchste Ordre vom 29. Mai 1848 als statthaft zugelassen. Die Versendung mittels der Kopirpresse hergestellter Schriftstücke gegen das Drucksachenporto hatte die Verwaltung im Jahre 1846 ausdrücklich untersagt.

Um dem mit der steigenden Zunahme der Kreuzbandsendungen von Jahr zu Jahr wachsenden Mifsbrauche der Benutzung von Drucksachen zu brieflichen Mittheilungen in wirksamerer Weise vorzubeugen, waren die früher bezüglich der Kreuzbandsendungen getroffenen Kontrolvorschriften durch General-Cirkular vom 13. April 1843 dahin erweitert worden, dafs künftig sämmtliche mit der Brief-Annahme betrauten Beamten bei Einlieferung einer gröfseren Anzahl der gedachten Gegenstände durch eine und dieselbe Person von dem Inhalt einzelner der Sendungen, jedoch in Gegenwart des Absenders, Einsicht zu nehmen befugt sein sollten. Von der Verhängung von Strafen in Kontraventionsfällen hatte man bis zum Jahre 1850 im Allgemeinen abgesehen. Die Ueberhandnahme der Mifsbräuche veranlafste indessen die preufsische Postverwaltung im gedachten Jahre, den Ober-Postdirectionen die Grundsätze mitzutheilen, nach denen gegen die bei Versendung von Drucksachen und Waarenproben der Portohinterziehung sich schuldig machenden Personen vorgegangen werden sollte. Dieselben bestanden im Wesentlichen in Folgendem:

In denjenigen preufsischen Gebietstheilen, in welchen das allgemeine Landrecht galt, kam bei Einlegung offener oder verschlossener Briefe in Kreuzbandsendungen oder Waarenproben, neben der Einziehung des im §. 15 des Regulativs vom 15. Dezember 1824 festgesetzten tarifmäfsi-

gen Briefportos, die Bestimmung der Königlichen Verordnung vom 12. Juni 1804 in Anwendung, wonach das Verpacken von Briefen unter andere, für eine geringere Taxe zu befördernde Sachen bei einer Strafe von 10 Thalern verboten war. Diejenigen Absender dagegen, welche die Drucksachen selbst zur Einschaltung schriftlicher Zusätze oder Uebermittelung brieflicher Nachrichten benutzten, verfielen dem §. 4 des Regulativs vom 15. Dezember 1821 zufolge, aufser der Erlegung des Briefportos für die betreffende Sendung, in eine Strafe in Höhe des zehnfachen Betrages desjenigen Portos, welches für einen Brief von gleicher Schwere zu entrichten gewesen wäre. Für die Rheinprovinz, mit Ausschlufs der Kreise Rees und Duisburg, sowie für den Regierungsbezirk Stralsund traten die vorstehend angeführten Strafen nur in dem Falle ein, dafs die betreffenden Sendungen über die erwähnten Gebietstheile hinaus befördert wurden. In denjenigen fremden Staaten, in welchen Preufsen das Postregal ausübte, hatten sie überhaupt keine Gültigkeit.

Inzwischen war unterm 6. April 1850 der erste Deutsch-Oesterreichische Postvereins-Vertrag zu Stande gekommen, der einen erheblichen Fortschritt in der weiteren Ausbildung der Versendung von Gegenständen gegen ermäfsigtes Porto darstellt. In diesem Vertrage gelangte bei den Streif- und Kreuzbandsendungen zum ersten Male der erst im Jahre 1867 auch auf Briefe ausgedehnte Grundsatz zur Geltung, dafs die gröfsere oder geringere Entfernung des Bestimmungsortes auf die Höhe des Portos für einen Gegenstand der Briefpost keinen Einflufs haben solle.

Das Porto für Sendungen unter Kreuzband wurde, im Falle der Vorausbezahlung, ohne Unterschied der Entfernung bis zum Gewicht von 1 Loth ausschliefslich und für jedes fernere Loth auf je 4 Silberpfennig festgesetzt. Bei den Waarenproben kam dagegen für je 2 Loth Zollgewicht das einfache Briefporto noch nach der Entfernung zur Erhebung.

Nach dem Inkrafttreten des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins erliefs auch die preufsische Verwaltung auf Grund des §. 50 des Gesetzes über das Postwesen vom 5. Juni 1852 unterm 31. Juli desselben Jahres ein neues Reglement, in dem sie die bis dahin gültigen Bestimmungen mit denjenigen des Vereinsvertrages möglichst in Einklang zu bringen suchte.

Bei den Kreuzbandsendungen fiel durch dasselbe gleichfalls die Berechnung des Portos nach der Entfernung fort; während indessen im Vereinsverkehre 4 Silberpfennig zur Erhebung kamen, setzte das Preufsische Reglement das Porto auf 6 Silberpfennig für jedes Loth ausschliefslich fest. Bei Stadtpost-Kreuzbandsendungen trat eine Gebühr von 1 Sgr. für jede Sendung ein; indessen wurde den Absendern die Vergünstigung zugestanden, bei gleichzeitiger Einlieferung von 100 Stück und mehr für jeden Gegenstand nur 4 ½ Pfennig, und ebenso bei einer Anzahl von 25 bis zu 100 Stück 6 Pfennig für die Sendung zu entrichten. Die im Regulativ vom Jahre 1824 bz. später gegen ermäfsigtes Porto zugelassenen Arten von Drucksachen, nämlich »Zeitungen, Journale, Preis-Courante, gedruckte Cirkularien, Empfehlungsschreiben, Correkturbogen ohne beigefügtes Manuskript und gedruckte Lotterie-Gewinnlisten« erfuhren im §. 10 des Reglements vom Jahre 1852 eine wesentliche Erweiteruug, indem aufser diesen speziell bezeichneten Gegenständen »Druckschriften, Ankündigungen und sonstige Anzeigen« zur Versendung unter Band gestattet wurden. Auch die schon früher nachgegebenen Ausnahmen in Betreff der Unzulässigkeit von schriftlichen Zusätzen und Einschaltungen wurden dahin ausgedehnt, dafs auf der Adresse eines Streif- oder Kreuzbandes der Name oder die Firma des Absenders angegeben und unter einem Kreuzbande mehrere Exemplare desselben Gegenstandes versendet werden durften, wofern dieselben mit besonderen Adrefsumschlägen nicht versehen waren.

Für Waarenproben kam nach dem neuen Reglement, im Einklange mit den Bestimmungen des Deutsch-Oester-

reichischen Postvereinsvertrages, für je 2 Zollloth das einfache Briefporto nach der Entfernung, jedoch mit der Mafsgabe zur Erhebung, dafs bei Erreichung des sechsfachen Briefportos nur dieses zu entrichten war. Waarenproben mufsten in unversiegeltem Umschlage zur Versendung kommen und als solche leicht erkennbar sein. Der denselben angehängte Brief durfte das Gewicht eines einfachen Briefes nicht überschreiten. Das Meistgewicht wurde sowohl für Kreuzbandsendungen, wie für Waarenproben gleichmäfsig auf 16 Loth festgesetzt.

Im Weiteren führte das Gesetz vom 5. Juni 1852 an Stelle der bis dahin gültig gewesenen Strafbestimmungen, deren Anwendung in der Praxis vielfachen Zweifeln begegnet war, im gesammten preufsischen Postgebiete einheitliche Strafen für die mifsbräuchliche Benutzung der zu ermäfsigtem Porto beförderten Sendungen ein. Wer Gegenstände, für welche ein höheres Porto zu entrichten war, unter andere, gegen eine geringere Taxe zu befördernde Sachen verpackte, oder wer Gegenstände unter Kreuzband zur Versendung brachte, welche überhaupt oder wegen verbotener Zusätze unter Band nicht befördert werden durften, verfiel nach dem §. 35 des Gesetzes in eine Strafe zum vierfachen Betrage des Portos, jedoch nicht unter einer Geldbufse von 5 Thalern, und hatte in Wiederholungsfällen nach dem §. 36 eine Erhöhung der Strafe auf das Vierfache zu gewärtigen.

Aus Anlafs wiederholter Anträge aus dem Handelsstande bewilligte der Handelsminister bald nach dem Erlafs des neuen Reglements unterm 31. Mai 1853 eine weitere Erleichterung hinsichtlich der Versendung von W a a r e n p r o b e n, indem gestattet wurde, Waarenproben, denen äufserlich ein Brief angehängt war, auch in v e r s i e g e l t e m Umschlage zu verschicken. Zur Ermöglichung einer Kontrole in Betreff der Zulässigkeit der Sendungen erhielten die Postbeamten gleichzeitig die Befugnifs, derartige Proben, nach jedesmaligem Ermessen, durch den Absender im Postbüreau eröffnen zu lassen. Nachdem ferner durch Verfügung vom 26. Februar 1854 die bei den Waarenproben im Reglement vom Jahre 1852 bereits eingetretene Begrenzung des Portos auf den Meistbetrag des sechsfachen Briefportos auch auf die Kreuzbandsendungen ausgedehnt und dadurch die auffällige Erscheinung beseitigt worden war, dafs Kreuzbandsendungen von gröfserem Gewichte im Inlande theurer als Briefe zu stehen kamen, erfolgte im Jahre 1856 eine weitere namhafte Ermäfsigung der für Drucksachen festgesetzten Taxen.

Der Umstand nämlich, dafs das Porto für gedachte Gegenstände innerhalb Preufsens 6 Pfennig, nach dem Vereinsgebiete dagegen nur 4 Pfennig für das Loth betrug, und die Wahrnehmung, dafs preufsische Geschäftsleute in zahlreichen Fällen ihre nach inländischen Orten bestimmten Sendungen der Portoersparnifs halber im Auslande einlieferten, wodurch der Postkasse ein erheblicher Theil der Einnahmen entzogen wurde, bewogen die preufsische Postverwaltung, eine entsprechende Herabsetzung des Portos anzuregen. Bei dem für die erste Zeit zu erwartenden, auf rund 20 700 Thaler veranschlagten Ausfalle gelang es erst nach wiederholten Anträgen, die Zustimmung des Finanzministers zu der beabsichtigten Mafsregel zu erwirken. Demnächst wurde durch Verfügung vom 11. April 1856 das Porto für Kreuzbandsendungen innerhalb des preufsischen Postgebiets von 6 auf 4 Pfennig für jedes Loth ermäfsigt.

Die hieraus sich ergebende Verkehrssteigerung führte im Weiteren dazu, die Bestimmungen für die Zulässigkeit der Sendungen zu vereinfachen. Die annehmenden Beamten befanden sich bei zahlreichen Arten von Drucksachen über die Anwendbarkeit der Taxen in Zweifeln, die um so öfter wiederkehrten, als an dem noch im Jahre 1856 ausgesprochenen Grundsatze festgehalten wurde, dafs unter den im Reglement zugelassenen »Druckschriften, Ankündigungen und Anzeigen« nur solche zu verstehen seien, welche, wenn auch an eine bestimmte Person adressirt, doch ihrem Inhalte nach, ebenso wie die speziell aufgeführten Musikalien, Kata-

loge u. s. w., nicht blos für einzelne Personen oder für einen beschränkten Leserkreis, sondern von allgemeinem Interesse seien. Demzufolge waren u. A. gedruckte Anzeigen über die erfolgte Absendung von Waaren, gedruckte Einladungen zu Familienfesten, Etiketten zu Weinflaschen, auch gedruckte Briefe zur Versendung gegen das Drucksachenporto nicht gestattet. Wie schwierig sich aber diese Unterscheidung in der Praxis anliefs, mag daraus erhellen, dafs beispielsweise Mittheilungen über das Eintreffen eines Reisenden, Todes-, Verlobungs- und Entbindungs-Anzeigen als zulässig erachtet worden waren, weil, wie man ausführte, dieselben für einen ausgedehnteren Leserkreis Interesse böten. Eine rücksichtlich dieses Umstandes auf Anordnung der obersten Verwaltungsbehörde bei sämmtlichen preufsischen Postanstalten in der Zeit vom 1. Mai bis zum letzten Oktober 1857 vorgenommene Zählung aller zur Einlieferung gekommenen Kreuzbandsendungen nach Unterscheidung ihres Inhalts hatte das Ergebnifs, dafs es bei nicht weniger als 133 verschiedenen Arten von Drucksachen zweifelhaft geblieben war, ob dieselben zur Beförderung gegen die ermäfsigte Taxe geeignet seien.

Diese Erhebung benutzte die preufsische Postverwaltung, um auf der im Juni 1860 zu Frankfurt a. M. tagenden vierten Konferenz des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins auf eine anderweite Feststellung des Begriffes der Kreuzbandsendungen hinzuwirken. Fast allseitig wurde anerkannt, dafs die Beibehaltung der Unterscheidung nach dem Inhalte (Sinn) sich nicht empfehle, und dafs für die Zulässigkeit lediglich die Art der Herstellung mafsgebend sein könne.

Der §. 14 des Reglements zu dem unterm 18. August 1860 in Frankfurt a. M. von sämmtlichen dem früheren Deutsch-Oesterreichischen Vertrage angehörigen Verwaltungen, mit Ausnahme der schleswig-holsteinischen, abgeschlossenen revidirten Postvereinsvertrage bezeichnete dementsprechend als zur Versendung unter Streif- oder Kreuzband geeignet: »alle gedruckte, lithographirte, metallographirte oder sonst auf mechanischem Wege hergestellte, zur Beförderung mit der Briefpost geeignete Gegenstände; ausgenommen die mittels der Kopirmaschine oder mittels Durchdrucks hergstellten Schriftstücke, sowie gebundene Bücher«. Die Sendungen hatten frankirt, unter schmalem, im Allgemeinen den Inhalt nicht über die Hälfte bedeckenden Bande zur Einlieferung zu kommen. Zusätze und Abänderungen am Inhalte waren unzulässig; als Ausnahmen wurden die innerhalb des preufsischen Postgebiets in dieser Beziehung gewährten Vergünstigungen aus dem preufsischen Reglement vom 31. Juli 1852 wörtlich übernommen und nur noch insofern erweitert, als auch das Ausmalen von Modebildern und Landkarten etc. zu den unzulässigen Zusätzen nicht mehr gerechnet wurde.

Waarenproben und Mustersendungen mufsten nach dem §. 15 des Vereinsvertrages dergestalt verpackt sein, dafs die Beschränkung des Inhalts auf diese Gegenstände leicht ersichtlich war; der denselben angehängte Brief durfte das Gewicht von 1 Loth nicht überschreiten.

Die Taxe für Kreuzbandsendungen und Waarenproben blieb dieselbe wie im früheren Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrage; an Stelle der bisherigen Gewichtsgrenze von 16 Loth trat jedoch das Meistgewicht von ½ Pfund oder 15 Loth.

Nach dem Abschlusse des Allgemeinen Postvereinsvertrages ergab sich die Nothwendigkeit, obige Bestimmungen auch im preufsischen Postgebiet einzuführen. Vom 1. Januar 1861 ab wurden daher im Bereiche der preufsischen Posten durch das Reglement vom 21. Dezember 1860 die hinsichtlich der Drucksachen und Waarenproben für den Vereinsverkehr geltenden Vorschriften, mit Ausnahme der Taxen, eingeführt, welche letzteren in Folge des eine durchgreifende Vereinfachung der Tax-Prinzipien bewirkenden Gesetzes wegen Abänderung mehrerer

Vorschriften über die preufsische Portotaxe vom 21. März 1861 eine ganz bedeutende Herabsetzung erfuhren.

Das erwähnte Gesetz änderte bekanntlich für Briefe die noch aus dem Jahre 1849 herrührende Gewichtsprogression dahin ab, dafs künftig bei einem Gewichte über 1 Loth als Meistbetrag das zweifache Porto zu erheben war. Damit in Verbindung kosteten Kreuzbandsendungen von nun ab bis zur Erreichung des doppelten Briefportos die bisherige Gebühr von 4 Pfennig für jedes Loth; sobald aber auf die betreffende Entfernung die zweifachen Briefportosätze, also bis 10 Meilen 2 Sgr., über 10 bis 20 Meilen 4 Sgr. und über 20 Meilen 6 Sgr., erreicht wurden, bildeten diese Sätze die Grenze. Wie erheblich die anläfslich des gedachten Gesetzes für schwerere Gegenstände eintretende Portoermäfsigung sich gestaltete, ist daraus zu entnehmen, dafs, während früher das Porto für eine 10 Loth schwere, nach einem über 20 Meilen entfernt belegenen Bestimmungsorte gerichtete Kreuzbandsendung 18 Sgr. betrug, dasselbe nunmehr nur auf 6 Sgr., den dritten Theil, zu stehen kam. Die Taxe für Waarenproben und Mustersendungen wurde gleichermafsen insoweit ermäfsigt, als künftig bei einem Gewichte von 2 Loth ab nur das Porto für einen doppelten Brief nach der Entfernung zu entrichten war. Das Gesetz vom 21. Dezember 1861 brachte übrigens auch insofern eine sehr bedeutende Vereinfachung der Taxen, als durch dasselbe die eingangs erwähnte, aus alter Zeit noch immer beibehaltene »Akten- und Schriftentaxe« aufgehoben und das Gewichtporto für die Folge lediglich nach Mafsgabe der Form der Versendung berechnet wurde.

Die für Drucksachen eingeführten erleichternden Bestimmungen und die Ermäfsigung der Taxen hatten eine erhebliche Steigerung des Verkehrs zur Folge. Nicht in gleichem Mafse hob sich, ungeachtet der ebenfalls eingetretenen Porto-Ermäfsigung, der Versendungsverkehr bei den Waarenproben. Dies lag hauptsächlich daran, dafs den Waarenproben ein Brief beigegeben werden mufste, da diese Vorschrift den Zusammenhang mit der Brieftaxe bedingte, die Anwendung des Tarifs erschwerte und die Sicherheit der richtigen Ueberkunft insofern in Frage stellte, als die mit einer Aufschrift nicht versehenen Probepäckchen sich häufig während der Beförderung von den zugehörigen Briefen loslösten und dann nicht zu bestellen waren. Mit dem Beginn des Jahres 1863 wurde daher, nachdem die Beförderung der Waarenproben ohne Beifügung eines Briefes in mehreren mit auswärtigen Postverwaltungen abgeschlossenen Verträgen sich bewährt hatte, die bisher bezüglich der Versendungsweise von Waarenproben gültige Vorschrift aufgehoben und die jetzige Verpackungsart unter Band, in Säckchen oder ähnlichen Behältern eingeführt. Dergleichen Sendungen mufsten hinfort den äufseren Vermerk »Muster« oder »Proben« tragen; Flüssigkeiten, Glasgefäfse oder scharfe Instrumente wurden von der Beförderung ausgeschlossen. Gleichzeitig gestattete die Verwaltung, um die Versendung für den Handelsstand nutzbringender und den Wegfall des Briefes weniger fühlbar zu machen, dafs, aufser der Adresse, der Name oder die Firma des Absenders, die Fabrik- oder Handelszeichen, die Nummern und die Preise auf den Waarenprobensendungen selbst oder, sofern die Beförderung unter Band erfolgte, auf jeder einzelnen Probe angebracht werden durften. Das Porto für Waarenproben ward auf 4 Pfennig für je 2½ Loth festgesetzt und zur Verhütung einer mifsbräuchlichen Versendung von wirklichen Waaren an Stelle der Proben zur Bedingung gemacht, dafs den zur Beförderung gegen ermäfsigte Taxe zugelassenen Sendungen ein Kaufwerth nicht beiwohnen durfte.

Nachdem durch Verfügung vom 30. Mai 1865 für den Umfang des preufsischen Postgebiets die Form der Versendung von Drucksachen mittels offener Karten gegen eine Gebühr von 4 Pfennig für die einzelne Karte eingeführt worden war, trat vom 1. Januar 1867 ab auch für Drucksachen eine erhebliche Portoermäfsigung ein,

indem für dieselben, unter Beibehaltung des Portosatzes von 4 Pfennig, die hinsichtlich der Waarenproben bereits bestehende Gewichtsstufe von 2 ½ zu 2 ½ Loth angenommen und nunmehr mit Rücksicht auf die Uebereinstimmung der Gebühren für Drucksachen und Waarenproben das Zusammenpacken von gedruckten Sachen mit Mustersendungen etc. gleichfalls nachgegeben wurde.

Zu jener Zeit herrschte in dem Postwesen der deutschen Staaten in Bezug auf die Bestimmungen über Drucksachen und Waarenproben eine aufserordentlich grofse Verschiedenartigkeit, die, wenn man sich mit den damals in den einzelnen Ländern geltenden Tarifen näher beschäftigt, es fast wie ein Wunder erscheinen läfst, dafs seitdem erst eine kurze Spanne Zeit von 13 Jahren verflossen ist. Von den 13 verschiedenen Postverwaltungen, welche neben der preufsischen in Deutschland bestanden, hatten nur drei, nämlich die sächsische, bayerische und württembergische, abgesehen von den durch die Verschiedenheit der Münzwährungen sich ergebenden geringen Abweichungen, die nämlichen Portosätze für Drucksachen und Waarenproben, wie Preufsen; sonst waren nur in Hannover, Oldenburg und dem Gebiete der Fürstlich Thurn- und Taxisschen Verwaltung die Taxen für Drucksachen, und in Hannover und Oldenburg auch die Taxen für Waarenproben gleich; die Tarife aller übrigen Verwaltungen wichen von einander mehr oder weniger, zum Theil recht erheblich ab.

So lagen die Verhältnisse, als die politischen Ereignisse des Jahres 1866 der herrschenden Zersplitterung ein Ende machten. Vom 1. Januar 1867 ab wurde das Postwesen des vormaligen Königreichs Hannover mit dem preufsischen verschmolzen, vom 1. Juli desselben Jahres ab das Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postwesen in den 18 Ländern, in denen dasselbe das Postregal ausübte, von Preufsen übernommen und mit der Gründung des Norddeutschen Bundes das Postwesen vom 1. Januar 1868 ab für das gesammte Gebiet desselben zu einer einheitlichen Staatsverkehrsanstalt erhoben.

Das erste deutsche Postgesetz vom 2. November 1867, durch welches das Bundespräsidium ermächtigt wurde, mittels Reglements u. A. die Bedingungen und Gebühren für Drucksachen und Waarenproben zu bestimmen, enthält eine Herabsetzung der auf Einlieferung postordnungswidrig beschaffener Streif- und Kreuzbandsendungen gesetzten Strafen. Wer Gegenstände unter Streif- oder Kreuzband zur Versendung mit der Post aufgab, welche überhaupt oder wegen verbotener Zusätze unter Band nicht versendet werden durften, hatte nach dem neuen Gesetze, aufser der Entrichtung des Portos, eine Strafe zum vierfachen Betrage des hinterzogenen Portos, jedoch nicht unter einem Thaler, verwirkt; im ersten Rückfalle trat die Verdoppelung, bei ferneren Rückfällen die Vervierfachung der Strafe ein.

Das auf Grund des §. 57 des Postgesetzes unterm 11. Dezember 1867 erlassene Reglement schlofs sich in jeder Beziehung hinsichtlich der Drucksachen und Waarenproben den in Preufsen derzeit gültigen, durchaus bewährt befundenen Bestimmungen an, indem nur hinsichtlich der erstgenannten Gegenstände mehrfache Erleichterungen weitgehender Art bewilligt wurden. Neben der Versendung unter schmalem Bande wurde auch das einfache Zusammenfalten gedruckter Sachen gestattet, die Versendung auch gebundener Bücher nachgegeben, die Angabe der Adresse auf dem Bande oder auf der Sendung selbst, sowie die Beifügung einer inneren, mit der äufseren übereinstimmenden Adresse zugelassen und bei den Korrekturbogen die Mitversendung des Manuskripts für statthaft erklärt. Im Weiteren durften Drucksachen, um die Aufmerksamkeit des Lesers auf bestimmte Stellen hinzulenken, mit Anstrichen am Rande versehen und bei »Preis-Couranten, Kurszetteln und Handelscirkularen«, aufserdem die Preise, sowie der Name des Reisenden handschriftlich angegeben oder abgeändert werden. Das Porto

und die Gewichtsgrenze für Drucksachen und Waarenproben blieben unverändert, wie sie seither innerhalb Preufsens bestanden hatten.

Gleichzeitig mit dem Reglement vom 11. Dezember 1867 traten am 1. Januar 1868 auch die unterm 23. November 1867 zu Berlin zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden, sowie zwischen diesen Postgebieten einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits abgeschlossenen Postverträge in Wirksamkeit. Da dieselben für die Drucksachen und Waarenproben die gleichen Versendungsbedingungen und Taxen, wie die für den Geltungsbereich der Norddeutschen Post vorgeschriebenen, enthielten, so waren für die genannten Gegenstände zum ersten Male seit ihrer Zulassung zur Beförderung innerhalb ganz Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einheitliche Bestimmungen hergestellt. Die Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 machte von Neuem eine gesetzliche Regelung des Deutschen Postwesens erforderlich. Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 führte die Aufhebung der Strafen wegen reglementswidrig beschaffener Streif- und Kreuzbandsendungen herbei, da man erkannt hatte, dafs diese Uebertretungen zum gröfsten Theile aus Unkenntnifs der Bestimmungen begangen wurden, und es deshalb als eine Härte erschien, dieselbe mit einer Strafe zu belegen. Im Uebrigen traf das Gesetz, ebenso wie dasjenige vom 2. November 1867, über Annahmebedingungen und Gebühren für Drucksachen, Waarenproben und Mustersendungen keine Festsetzungen, sondern ermächtigte den Reichskanzler, die bezüglichen Bestimmungen mittels Reglements zu erlassen. Das Letztere, welches unterm 30. November 1871 erschien, enthielt hinsichtlich der Drucksachen und Waarenproben vielfache, zum Theil bedeutende Erleichterungen, von denen die meisten indefs auf Grund des §. 57 des Gesetzes vom 2. November 1867 schon in den vorhergegangenen Jahren zur Einführung gekommen waren.

Zunächst war durch Verfügung vom 16. September 1869 bei den Drucksachen neben den bereits nachgegebenen Anstrichen am Rande, das Durch- und Unterstreichen von Wörtern, sowie die nachträgliche Verbesserung von Druckfehlern gestattet worden, sofern diese Zusätze bz. Aenderungen als briefliche Mittheilungen nicht anzusehen wären; seit dem 3. Februar 1871 durften Drucksachen auch umschnürt versendet und seit dem 25. Oktober desselben Jahres auch »Bücherzettel« gegen die Gebühr für Drucksachen eingeliefert werden. Unterm 5. November 1871 war die Bestimmung, wonach das Streif- oder Kreuzband im Allgemeinen nicht mehr als die Hälfte der Sendungen bedecken durfte, aufgehoben und gleichzeitig zugelassen worden, den aus Büchern bestehenden Sendungen eine den Preis betreffende Rechnung beizufügen.

Einen wesentlichen Zusatz aber hatte das Reglement vom 30. November 1871 gegen dasjenige aus dem Jahre 1867 dadurch erfahren, dafs der §. 15 desselben hinsichtlich der Drucksachen eine ganz neue Versendungsform enthielt. Die Drucksachen zerfielen nach dem neuen Reglement in solche, welche unter der Adresse bestimmter Empfänger und solche, welche als aufsergewöhnliche Zeitungsbeilagen zur Einlieferung gelangten. Die Versendung der Letzteren in den durch die Post vertriebenen Zeitungen und Zeitschriften war auf Antrag der obersten Postbehörde durch Verordnung des Fürsten Reichskanzlers vom 30. September 1871 eingeführt und vom 15. Oktober desselben Jahres ab zugelassen worden. Die Einlieferung aufsergewöhnlicher Zeitungsbeilagen war ursprünglich im Steuerinteresse an von den jetzigen wesentlich abweichende Bedingungen geknüpft. Derartige gedruckte, lithographirte, metallographirte, photographirte oder sonst auf mechanischem Wege hergestellte Beilagen durften zunächst nicht nach Format, Papier, Druck oder in sonstiger Weise Bestandtheile derjenigen Zeitung bilden, mit der die Versendung erfolgen sollte, und mit der betreffenden Zeitung nicht

in demselben Verlage gedruckt sein; auch durfte der Verleger für ihren Inhalt Insertionsgebühren nicht erhoben haben. Sie waren ferner nur gestattet, falls die einzelnen Beilagen nicht über einen Bogen stark, auch nicht geheftet, brochirt, oder gebunden waren. In der Zeitung, mit welcher die Beilagen befördert werden sollten, mufsten dieselben überdies an einer in die Augen fallenden Stelle kurz bezeichnet sein. Die Versendung der Zeitungsbeilagen erfolgte nur auf jedesmaligen Antrag des Verlegers. Derselbe hatte sämmtliche Beilageexemplare bei der Postanstalt des Aufgabeortes vorzulegen und erhielt sie nach Entrichtung der Gebühren einzeln, mit dem Aufgabestempel versehen, wieder zugestellt, wonächst die Einlieferung bei Verfall des gezahlten Portos innerhalb längstens dreier Tage vor sich gehen mufste. Beilagen, welche nach Gröfse und Stärke des Papiers oder nach ihrer sonstigen Beschaffenheit zur Beförderung in den Zeitungspacketen nicht geeignet erschienen, waren die Postanstalten befugt, zurückzuweisen. Die Gebühr für jedes einzelne Beilageexemplar betrug $^1/_{12}$ Sgr.

Aufser den vorstehend angegebenen Aenderungen gestattete das Reglement vom 30. November 1871, dafs Bücher mit einer handschriftlichen Widmung versehen werden durften. Der über Waarenproben handelnde §. 16 desselben schlofs sich den Festsetzungen im gleichen §. 15 des Reglements vom 11. Dezember 1867 vollkommen an.

Was die Gewichtsfestsetzungen und Taxen anbelangt, so hatten dieselben hinsichtlich der Waarenproben eine Veränderung gegen früher nicht erfahren; nur die frühere Gewichtsstufe von 2 $^1/_2$ Loth war infolge der Einführung des Grammengewichtes auf 40 g abgerundet worden. Das Porto für Waarenproben betrug daher in der Zeit nach Erlafs des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 innerhalb Deutschlands, mit Ausnahme des inneren Verkehrs von Bayern und Württemberg, ohne Unterschied der Entfernung $^1/_3$ Sgr. für je 40 g, mit der Mafsgabe, dafs, da durch das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 das Briefporto auf 1 Sgr. bis 15 g und bei gröfserem Gewichte auf 2 Sgr. festgesetzt worden war, als Meistbetrag 2 Sgr. zur Erhebung kamen. Die Gewichtsgrenze für Drucksachen dagegen hatte, weil das bisherige zulässige Meistgewicht von $^1/_2$ Pfd. oder 250 g für verschiedene Arten von Gegenständen als unzulänglich befunden war, vom 4. November 1871 ab eine Erhöhung auf 1 Pfd. oder 500 g unter Festsetzung eines gleichmäfsigen Portos von 3 Sgr. für das 250 g übersteigende Gewicht erfahren, so dafs Drucksachen vom gedachten Zeitpunkt ab, von aufsergewöhnlichen Zeitungsbeilagen abgesehen, bis 250 g für je 40 g $^1/_3$ Sgr., höchstens jedoch 2 Sgr., und von 250 bis 500 g 3 Sgr. kosteten. Da nunmehr die Grenze der Zulässigkeit bei Drucksachen und Waarenproben an ein verschiedenartiges Gewicht geknüpft war, so durften Drucksachen auch ferner nur bis zum Gewicht von 250 g mit Waarenproben vereinigt werden.

Nach Erlafs der auf das Postwesen des Deutschen Reichs Bezug habenden Gesetze und reglementarischen Bestimmungen des Jahres 1871 wurden durch den Postvertrag vom 7. Mai 1872 und das dazu erlassene Reglement auch die postalischen Beziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn neu geregelt. Das betreffende, mit dem 1. Januar 1873 in Kraft tretende Reglement schlofs sich hinsichtlich der Bestimmungen über Drucksachen und Waarenproben vollkommen dem Deutschen Reglement vom 30. November 1871 an und wich von letzterem nur insofern ab, als einmal bezüglich der Zulassung von Bücherzetteln die im Aufgabegebiete geltenden Vorschriften in Anwendung zu kommen hatten, derartige Sendungen aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland daher nicht zulässig waren, und als ferner die hinsichtlich der aufsergewöhnlichen Zeitungsbeilagen mit Rücksicht auf die Vorschriften über die Stempelsteuer im Deutschen Reich getroffene Bestimmung, wonach dergleichen Drucksachen mit der betreffenden Zeitung nicht in einem und demselben Verlage gedruckt sein, und die Verleger

Insertionsgebühren für dieselben nicht erhoben haben durften, im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn keine Geltung fand.

Die Gebührensätze für Drucksachen und Waarenproben im Wechselverkehr stimmten, nachdem durch Verordnung des Fürsten Reichskanzlers vom 3. Mai 1872 zur Erleichterung der Portoberechnung die Gewichtsstufe für die gedachten Sendungen von 40 auf 50 g erweitert worden war, mit dem im Deutschen Reiche geltenden Tarife völlig überein.

Wenn wir uns nun den hinsichtlich der Drucksachen und Waarenproben festgesetzten besonderen Bestimmungen zuwenden, so wurde, was die Wirkung der neuen Versendungsweise von Drucksachen als aufsergewöhnliche Zeitungsbeilagen anbelangt, diese Einrichtung vom Handelsstande zunächst nicht in dem Mafse benutzt, wie ursprünglich erwartet worden war, und wie es wünschenswerth gewesen wäre. Der Hauptgrund hierfür bestand in der Höhe der Gebühren und in der Schwierigkeit der Erfüllung aller vorgeschriebenen Formalitäten. Die Postverwaltung ging daher im März 1873 dazu über, das Porto für aufsergewöhnliche Zeitungsbeilagen auf ½ Pf. für jedes Exemplar herabzusetzen, indem zugleich bei Einlieferung von Beilagen in gröfseren Partien die Bewilligung eines Rabatts bis zu 50 pCt. in Aussicht gestellt wurde. Dieser Rabatt trat nach den besonderen Festsetzungen bei einer Anzahl von mehr als 7 200 Exemplaren ein und konnte dem Verleger oder dem Versender der Beilagen zugebilligt werden. Zu Ersterem waren ohne Weiteres die Postanstalten befugt, während über die Ermäfsigung der Gebühren dem Versender gegenüber die Ober-Postdirectionen zu befinden hatten. Im Weiteren wurde der lästige Zwang, die Beilagen zunächst der Postanstalt zur Abstempelung vorzulegen und sie längstens binnen dreier Tage nach der Wiederzustellung abzusenden, aufgehoben und dafür dem Verleger zur Pflicht gemacht, die Versendung von Drucksachen der gedachten Art zuvor bei der Postanstalt des Aufgabeorts anzumelden. Gleichzeitig fiel die bisherige Bestimmung fort, nach welcher die Beilagen in den Zeitungen, mittels deren ihre Beförderung erfolgen sollte, kurz bezeichnet sein mufsten.

Eine weitere Erleichterung wurde möglich, als mit dem 1. Juli 1874 die Stempelsteuer für Zeitungen innerhalb Preufsens in Wegfall kam. Durch Generalverfügung vom 22. August 1874 wurde vom 1. Oktober desselben Jahres ab nachgelassen, dafs aufsergewöhnliche Beilagen mit der Hauptzeitung in einem und demselben Verlage gedruckt sein, und dafs auch Insertionsgebühren für dieselben erhoben sein durften. Die Bestimmung, wonach aufsergewöhnliche Nebenblätter einzeln nicht über einen Bogen stark sein durften, wurde auf die Anzahl zweier Bogen ausgedehnt, und die Gebühr für dergleichen Drucksachen unter Beseitigung der seither bei einer Anzahl von mehr als 7 200 Exemplaren eingetretenen Ermäfsigung auf ¼ Pf. für jede Beilage herabgesetzt.

Die für den Versendungsverkehr mit Drucksachen und Waarenproben eingetretenen Erleichterungen und niedrigen Portosätze hatten in Verbindung mit dem in Folge der Errichtung des Deutschen Reiches auf allen Gebieten erwachten regeren Leben der Nation von Jahr zu Jahr eine sehr erhebliche Zunahme dieser Sendungen zur Folge gehabt, so dafs die oberste Postbehörde sich veranlafst sah, um die hervorgetretene Ueberbürdung der Annahmestellen wieder zu beseitigen, mittels Verfügung vom 3. März 1873 anzuordnen, dafs Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben fortan nur durch die Briefkasten zur Einlieferung gelangen durften. Zugleich mit der Zunahme der gegen ermäfsigtes Porto beförderten Sendungen nahm aber auch die Versendung unförmlicher und umfangreicher Gegenstände überhand, und namentlich waren es die unhandlichen, in die Briefbunde und Sortirfächer schwierig unterzubringenden und letztere zu schnell ausfüllenden Musterpackete, welche den Postdienstbetrieb, besonders in den Bahnpostwagen, zum Nachtheile der unendlich wichtigeren Gattung der Briefe aufs Aeufserste erschwerten und vermöge ihrer Beschaffenheit die Weiter-

führung eines sicheren, geordneten Beförderungsdienstes auf die Dauer geradezu in Frage zu stellen drohten. Wenn auch die Verwaltung zur Beseitigung des beregten Uebelstandes unterm 8. Dezember 1873 die Anordnung getroffen hatte, dafs Waarenproben über die Gröfse eines stärkeren Briefes, namentlich in Beziehung auf die Dicke, nicht hinausgehen und in allen Fällen derart beschaffen sein sollten, dafs der deutliche Abdruck des Stempels auf der Vorder- und Rückseite auf keine Schwierigkeiten stiefs, und obgleich durch Verfügung vom 22. November 1874 die Beförderung von Waarenproben in Rollenform ausdrücklich untersagt worden war, so liefsen doch diese Mafsregeln allein einen durchgreifenden Erfolg nicht erwarten. Da überdies das Vorhandensein von 5 Portosätzen bei den Waarenproben, nämlich 4, 8, 12, 16 und 20 Pf. den Briefen gegenüber, für welche nur zwei Gewichtsabstufungen bestanden, ein Mifsverhältnifs darstellte, und die mit dem 1. Januar 1875 erfolgte Einführung der Reichsmarkwährung ohnehin eine anderweite Normirung des Portosätze erforderlich machte, so wurde mittels der Postordnung vom 18. Dezember 1874 für Waarenproben und Mustersendungen bis zum zuläfsigen Meistgewicht von 250 g für das gesammte deutsche Postgebiet das einheitliche Porto von 10 Pf. eingeführt.

Für Drucksachen setzte die gedachte Postordnung unter Erhöhung der Gewichtsgrenze auf 1 kg das Porto auf 3 Pf. bis zu einem Gewicht von 50 g, auf 10 Pf. bei einem Gewicht über 50 bis 250 g, auf 20 Pf. bei einem Gewicht von 250 bis 500 g und auf 30 Pf. bei einem Gewicht über 500 g fest, indem rücksichtlich der Beibehaltung des mehrgliedrigen, wenn auch wesentlich vereinfachten Tarifs dem Umstande Rechnung getragen wurde, dafs bei Sendungen dieser Art eine weit gröfsere Gewichtsverschiedenheit unter einander obwaltet, als solches bei Waarenproben der Fall ist, und Drucksachen auch der Zahl nach eine sehr hervorragende Stelle einnehmen. Im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn erlangten die vorstehend angegebenen Taxen erst mit dem 1. Juli 1875 Gültigkeit.

Die sonstigen Bestimmungen über Drucksachen und Waarenproben erfuhren in der Postordnung vom 18. Dezember 1874 gegen diejenige vom 30. November 1871 nur insoweit eine Aenderung, als von dem zur Beförderung gegen die ermäfsigte Taxe zugelassenen Sendungen ausdrücklich auch die mittels der sogenannten Blindenschrift hergestellten Gegenstände ausgenommen wurden, weil ihre Anfertigung und Vervielfältigung nicht auf mechanischem Wege erfolgt; aufserdem ward gestattet, Drucksachen, auch in einen offenen Umschlag gelegt, zur Einlieferung zu bringen und nicht nur, wie seither, den Büchern, sondern auch Musikalien, Zeitschriften und Bildern eine Rechnung beizufügen und eine Widmung in dieselben einzutragen. Die frühere Bestimmung, dafs mehrere Drucksachen, vorausgesetzt, dafs sie den sonstigen Vorschriften entsprachen, nur dann unter einer Umhüllung versendet werden durften, wenn sie von demselben Absender herrührten, kam mit der neuen Postordnung in Wegfall.

Mit dem 1. Juli 1875 trat der unterm 9. Oktober 1874 in Bern abgeschlossene Allgemeine Postvereinsvertrag in Kraft. In Ausführung der Bestimmungen desselben wurde vom 1. Juli 1875 ab das Vereinsporto für Drucksachen und Waarenproben auf 5 Pf. für je 50 g festgesetzt.

Der auf den Berner Vertrag folgende, am 1. Juni 1878 zu Paris abgeschlossene und mit dem 1. April 1879 in Kraft getretene Weltpostvertrag erhöhte, wie bekannt, die zuläfsige Gewichtsgrenze für Drucksachen auf 2 kg und führte für Sendungen mit Waarenproben eine Mindesttaxe von 10 Centimes ein. Durch den Pariser Weltpostvertrag wurde demnach die Ungleichheit, welche bis dahin im inneren und im internationalen Verkehr in dem Tarif für Waarenproben bestand, insoweit beseitigt, als es ohne Erhöhung der billigeren Portosätze für den inneren Verkehr Deutschlands erreichbar war. Es besteht gegenwärtig im inneren deutschen und im Weltpostverkehr für

Waarenproben bis zum Gewicht von 100 g ein einheitliches Porto, während die Gebühren für Waarenproben über 100 g und für Drucksachen unter Band allgemein, bei Versendungen innerhalb des Deutschen Reichs-Postgebiets und nach Oesterreich-Ungarn billiger, bei gröfserer Schwere sogar erheblich billiger, als im Vereinsverkehr sind. Für unzureichend frankirte Sendungen setzt der Weltpostvertrag den doppelten Betrag des an der Taxe des Aufgabegebietes fehlenden Portotheiles fest; Drucksachen und Waarenproben, welche unfrankirt eingeliefert werden oder den Versendungsbedingungen nicht entsprechen, gelangen nach dem Vereinsvertrage nicht zur Absendung.

Eine wesentliche Gleichmäfsigkeit führt der Weltpostverein in Bezug auf die Beurtheilung über die Zulässigkeit der Waarenproben herbei. Auf dem Pariser Postkongresse waren die mit der Beförderung grofser und unförmlicher Probe- und Mustersendungen verbundenen Mifsstände und Mifsbräuche, welche, wie wir wissen, die Deutsche Postverwaltung bereits zu mehrfachen, einschränkenden Bestimmungen veranlafst und u. A. die Britische Verwaltung bewogen hatten, die früheren ermäfsigten Taxen für Waarenproben aufzuheben und letztere den Briefen völlig gleich zu stellen, mit in den Kreis der Berathung gezogen worden. Von den Vertretern sämmtlicher Staaten wurde anerkannt, dafs dem beregten Uebelstande erfolgreich nur durch die Festsetzung bestimmter Ausdehnungsgrenzen, neben den bisherigen Anforderungen bezüglich des Gewichts und der Werthlosigkeit der Waarenproben zu begegnen sei, und es wurde demzufolge in den Weltpostvertrag die Bestimmung aufgenommen, dafs Waarenprobenpackete 20 cm in der Länge, 10 cm in der Breite und 5 cm in der Höhe nicht überschreiten dürfen.

Die gegenwärtig gültige, unterm 8. März 1879 erlassene Postordnung hat zur Herbeiführung möglichst einheitlicher Bestimmungen für den inneren und den internationalen Verkehr den auf dem Pariser Kongrefse gefafsten Beschlüssen in thunlichstem Mafse Rechnung getragen. Es sind daher sowohl die Vorschriften über die bei Waarenproben zulässigen Ausdehnungen, als auch die hinsichtlich der Behandlung unfrankirter, unzureichend frankirter und postordnungswidrig beschaffener Sendungen getroffenen Festsetzungen in die Postordnung bz. in die zu derselben erlassenen Ausführungsbestimmungen übernommen.

Die Postordnung vom 8. März 1879 hat bezüglich der Drucksachen und der Waarenproben gegen ihre Vorgängerin vom Jahre 1874 nur noch eine sofort in die Augen fallende, bedeutungsvolle Aenderung im §. 13, Abs. 1 erhalten. Während nämlich die Postordnung vom 18. Dezember 1874 »alle gedruckte, lithographirte, metallographirte, photographirte oder sonst auf mechanischem Wege hergestellte«, nach ihrer Beschaffenheit zur Beförderung mit der Briefpost gegeignete Gegenstände gegen die ermäfsigte Drucksachentaxe zuliefs und hiervon nur die mittels der Kopirmaschine, mittels Durchdrucks oder mittels der Blindenschrift angefertigten Gegenstände ausnahm, führt die jetzige Postordnung als Drucksachen »alle durch Buchdruck, Kupferstich, Stahlstich, Holzschnitt, Lithographie, Metallographie und Photographie vervielfältigten Gegenstände« auf, sofern sie nach ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit zur Versendung mit der Briefpost geeignet erscheinen.

Wir schliefsen unsere Darstellung hiermit. Der erst seit wenig länger als einem halben Jahrhundert eingeführte Versendungsverkehr mit Drucksachen, Mustersendungen und Waarenproben hat in der kurzen Zeit seines Bestehens sich mächtig entwickelt. Nach den statistischen Ermittelungen des Jahres 1878 hat die Gesammtstückzahl der im inneren, ausländischen und durchgehenden Verkehr beförderten Drucksachen 117 300 000 Stück, gegen 537 934 000 Briefe, die der Waarenproben 9 663 000 Stück betragen, wovon auf den inneren Verkehr des Deutschen Reichs-Postgebiets 79 017 000 Drucksachen und 4 389 000 Waarenproben entfallen.

## 43. Helgolands Postverkehr.

Am Ausflufs der Elbe, 50 km vom Festlande entfernt, erhebt sich aus den Fluthen der Nordsee die Insel Helgoland, welche früher zu Schleswig gehörte und seit 1807 von den Engländern in Besitz genommen ist. Sie zählt auf ihrem nur 0,55 qkm grofsen Flächenraum über 2 000 Einwohner, ein in Sitte und Tracht eigenartiges Volk friesischer Abstammung und Sprache, dessen Erwerbsquellen das Seebad und die Fischerei, insbesondere Hummerfang, bilden. Helgoland besteht aus einer in Form eines langen, schmalen Dreiecks fast senkrecht in einer Höhe von 50 m aus dem Meere aufsteigenden, grasbewachsenen Klippe von hartem, rothem Thon und Mergel, dem »Oberlande«, an welches sich auf der Südostseite ein schmaler Sandstreifen, das »Unterland«, anlegt. Ober- und Unterland sind durch eine bequeme Treppe von 190 hölzernen Stufen miteinander verbunden. Das Seebad selbst befindet sich auf der dem Unterlande gegenüber liegenden, durch einen über 1 km breiten, 4 bis 5 m tiefen Meeresarm von ihm getrennten Düne. Die Vorzüge des Seebades: ein vortrefflicher Strand, genügender Wellenschlag, die wegen ihrer weiten Entfernung vom Festlande günstige Lage der Insel, führen jährlich im Sommer einen starken Strom von Reisenden nach diesem Eilande. In dieser Zeit nimmt der auch während des Winters mit dem Festlande unterhaltene Austausch von Postsendungen gröfsere Dimensionen an.

Im Jahre 1879 sind, wie die von dem Postamte auf Helgoland täglich vorgenommenen Ermittelungen ergeben haben, von Helgoland rund 31 000 Briefsendungen abgesandt worden, eben so viel etwa gingen daselbst ein. Unter den abgesandten Briefsendungen bilden die Postkarten mit 8600 Stück mehr als den vierten Theil der Korrespondenz, ein Beweis, wie sehr die Postkarte nicht nur wegen der geringeren Taxe, sondern auch wegen der Leichtigkeit ihrer Verwendung sich besonders die Gunst des reisenden Publikums erworben hat. Eingegangen sind auf Helgoland nur etwas über 2 000 Postkarten. Dagegen werden Drucksachen in gröfseren Mengen nach Helgoland versendet, etwa 8 000 Stück, die zum gröfsten Theil in Zeitungen bestehen, welche die einen längeren Aufenthalt nehmenden Badereisenden sich nachsenden lassen. In umgekehrter Richtung, aus Helgoland, gehen nur 500 bis 600 Stück Drucksachen ab. Die Zahl der Einschreibbriefe bewegte sich in beiden Richtungen zwischen 600 und 700 Stück.

Nächst dem Briefverkehr ist bedeutend der Austausch von Postanweisungen. Im Jahre 1879 wurden aus Helgoland 204 000 M. durch 1 700 Postanweisungen nach Deutschland und Oesterreich-Ungarn übermittelt; aufserdem gingen 57 Anweisungen über 77 £ nach England ab. Eingegangen sind auf Helgoland 500 Postanweisungen über 52 000 M. aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn und 16 Stück über 1 076 M. aus England. Da die Bewohner der Insel die zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse nöthigen Dinge, soweit sie Helgoland und das Meer nicht selbst liefern, hauptsächlich von dem nahen deutschen Festlande beziehen, Helgoland aber von seinen wenigen Erzeugnissen nichts abgeben kann, so ist die durch Postanweisungen von Helgoland nach Deutschland übermittelte Geldsumme bedeutend höher, als die aus Deutschland empfangene. Letztere dürfte gröfstentheils aus Geldern bestehen, welche den Reisenden nachgeschickt werden. Aufser den Postanweisungen wurden im Jahre 1879 125 Geldbriefe mit 120 000 M. von und 250 Briefe mit 127 000 M. nach Helgoland versendet.

Nicht ohne Bedeutung ist auch der Packetverkehr. Aus Helgoland gelangten 1 356, nach Helgoland 1 844 Packete ohne Werthangabe zur Versendung. Die übrigen Postsendungen bewegen sich hin- und herwärts nur in geringer Anzahl.

Naturgemäfs ist während der Sommermonate Juni bis September, und unter diesen im August, der Postverkehr der Insel am bedeutendsten. In diesen vier Monaten werden 70 bis 80 pCt. der gesammten, während des ganzen Jahres zum Austausch gelangenden Postsendungen gewechselt. Beispielsweise beträgt im Winter die Zahl der Briefsendungen in jeder Richtung nicht viel über 1 000 Stück monatlich, eine Zahl, die im August auf das Zehnfache steigt. Aehnlich ist das Verhältnifs bei den übrigen Postsendungen.

Während der letzten fünf Jahre sind beträchtliche Schwankungen im Postverkehr Helgolands nicht zu bemerken. Das Jahr 1879 zeigt indefs gegenüber seinen Vorgängern eine kleine Abnahme im Verkehr, die sich auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse und den daraus folgenden schwächeren Fremdenverkehr zurückführen läfst.

---

## 44. Die Eisenbahn durch das Euphratthal.

Vorbezeichnetes Eisenbahn - Projekt ist in diesen Blättern schon vor längerer Zeit Gegenstand einer Besprechung gewesen; in derselben wurde namentlich auf das hervorragende Interesse hingewiesen, welches England an dem Zustandekommen des Unternehmens habe.

Neuerdings ist in der englischen Presse, angeregt durch den Gang der politischen Ereignisse in Mittelasien, die Frage der Erbauung dieser Eisenbahn wiederum in den Vordergrund getreten und hat zu lebhaften Erörterungen geführt, bei denen auch die Gegner des Unternehmens ihre Stimme erhoben haben.

Mit Rücksicht auf die grofse Wichtigkeit der Sache halten wir es für angezeigt, zwei an die Times gerichtete Zuschriften, von welchen die eine sich für, die andere gegen das Unternehmen ausspricht, im Folgenden wiederzugeben. Vorausgeschickt mufs werden, dafs der Streit angeregt ist durch ein an die Times gelangtes Schreiben des an der Spitze einer indischen Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Herrn W. P. Andrew, welcher von jeher für die Erbauung der Bahn durch das Euphratthal ein warmes Interesse an den Tag gelegt hat und auch jetzt wieder für das Unternehmen in die Schranken getreten ist.

Die erste Zuschrift lautet:

»Es hat mich gefreut, in den Times ein Schreiben des Herrn Andrew über die Nothwendigkeit der Erbauung einer Bahn durch das Euphratthal zu lesen. Auch ich bin der Ansicht, dafs der Entschlufs, sich mit der vorhandenen Wasserstrafse nach Indien zu begnügen, England eines Tages in eine ernste Lage bringen kann. So werthvoll die Strafse durch den Suezkanal auch sein mag — und sie ist ja von grofsem Werthe für uns, da sie die 34 Millionen Einwohner des britischen Inselreiches mit den 240 Millionen britischer Unterthanen in Asien in Verbindung bringt — so kann doch das Stranden eines einzigen grofsen Dampfers diese Strafse in jedem Augenblicke versperren. Dies hat sich erst kürzlich gezeigt, als der Dampfer Kaiser-i-Hind im Kanale auf den Grund fuhr. Wieviel ernster könnten aber die Störungen werden, wenn ein oder mehrere Schiffe im Kanale untergehen, oder wenn dessen Ufer durch eine feindliche Unternehmung bedroht werden sollten! Ist es doch durchaus angezeigt, den Fall ins Auge zu fassen, dafs eine feindliche Macht es in ihrem Interesse finden könnte, in kritischen Zeiten unsere Verbindungen zu unterbrechen. Aus diesem Grunde ist es eine gebieterische Nothwendigkeit, auf Herstellung einer zweiten Verkehrsstrafse nach Indien Bedacht zu nehmen, und aus vielen anderen Gründen liegt gerade uns die Verpflichtung ob, neben Aufrechterhaltung des kürzesten Wasserweges zwischen Grofsbritannien und Britisch-Indien, den kürzesten und

besten Schienenweg zwischen beiden Ländern zu erbauen.

Die asiatische Türkei, deren Flächenraum etwa dem achtfachen Flächenraume Grofsbritanniens gleichkommt, umfafst einige der schönsten Landstriche des Erdballes bz. der ältesten und blühendsten Reiche, welche nur durch die Anlegung von Eisenbahnen wieder zu der früheren Blüthe emporgehoben und dem englischen Handel erschlossen werden können. Zwar hat Herr Gladstone kürzlich behauptet, die Gesundheit und Kraft des britischen Reiches beruhe in ihm selbst und alle unsere Besitzungen in Asien und in anderen Erdtheilen seien nur eine Quelle der Schwäche für uns. Die Kaufleute, Produzenten und Fabrikanten, die in dieser Beziehung doch auch ein gewisses Verständnifs in Anspruch nehmen dürfen, behaupten dagegen mit gröfserer Berechtigung, dafs unser künftiger Wohlstand wesentlich von der Erschliefsung neuer Länder für den Handel und von der Eröffnung neuer Handelswege abhänge.

War doch die letzte wirthschaftliche Krisis, die unser Land zu überstehen hatte, namentlich hervorgerufen durch den Mangel an Nachfrage seitens unserer Abnehmer, durch das Auftreten unserer Konkurrenten, durch den Verlust des Absatzes nach Amerika. In Lancashire und den anderen grofsen Mittelpunkten der Industrie macht sich daher jetzt der dringende Wunsch nach neuen Handelsunternehmungen geltend, welche vornehmlich auf die Schaffung neuer Absatzgebiete in Afrika, Vorderasien und anderen noch unerschlossenen Ländern der Erde abzielen. Die natürliche Folge des britischen Protektorates über die asiatische Türkei ist die Erbauung von Eisenbahnen in jenem Lande. Unter richtiger Leitung können dieselben durch einheimische Arbeitskräfte zu billigem Preise hergestellt werden. Die britischen Beamten, welche in Vorderasien beschäftigt sind, können ihrem Lande keinen besseren Dienst leisten, als indem sie derartige Unternehmungen fördern und beaufsichtigen, und es wäre unsere eigene Schuld, wenn diese Unternehmungen nicht auf die grofsen Ziele gerichtet werden sollten, über die alle an dem wahren Fortschritte Antheil nehmenden Männer einig sein müssen: auf die sittliche und materielle Hebung jenes grofsen und interessanten Landes, der asiatischen Türkei; auf die Herstellung einer zweiten kürzeren und schnelleren Verbindung zwischen England und seinen Besitzungen im Osten; auf die Eröffnung neuer Absatzgebiete und die Versorgung darbender Bevölkerungen mit englischen Handelsartikeln; und endlich auf den Vortheil, welcher der ganzen Welt durch die Erschliefsung der zur Zeit unbenutzten oder versiegten Hülfsquellen in so grofsen und reichen Ländern erwachsen mufs.«

Nach einer so warmen Fürsprache für die Erbauung der Eisenbahn durch das Euphratthal mag die Einrede eines Gegners Platz finden, der vom Standpunkte des Kaufmannes aus gegen das Unternehmen gewichtige Gründe mit britischer Derbheit ins Feld führt.

Seine Zuschrift lautet:

»Ich habe zwei in den Times veröffentlichte Briefe gelesen, welche die Erbauung einer Eisenbahn von einem Punkte der syrischen Küste nach dem persischen Golf behufs Herstellung einer kurzen und schnellen Verbindung nach Indien betreiben.

Es ist mir unbekannt, von welchen politischen Beweggründen Ihre Korrespondenten bei der Befürwortung dieses Projektes geleitet worden sein mögen; vom Standpunkte des Kaufmannes aus kann — wie ich keinen Anstand nehme zu erklären — die Erbauung der Euphratbahn nur als ein gänzlich verfehltes Unternehmen bezeichnet werden, welches den wenigen Personen, die thöricht genug sein sollten, Kapitalien dazu herzugeben, die bittersten Enttäuschungen bereiten würde.

Die Ladung eines von London, Liverpool oder Glasgow abgefertigten Dampfers in Beyrut oder einem anderen Hafen der syrischen Küste zu löschen, die Güter dort in Eisenbahnwagen behufs der Beförderung durch Mesopotamien einzuladen, am persischen Golf eine abermalige Ausladung und dem-

nächst eine Wiedereinladung in den nach Indien fahrenden Dampfer vorzunehmen — anstatt das in England beladene Schiff gleich direct bis Indien durchzuführen: das ist eine in den Augen aller Geschäftsleute so verkehrte Idee, dafs ich mich eigentlich jeder Bemerkung dazu enthalten möchte.

Haben denn Ihre Korrespondenten jemals berechnet, oder zu berechnen versucht, welche gewaltigen Unkosten durch diese Einzelbehandlung der Frachtgüter — von den durch Zerbrechen und die Lagerung entstehenden Verlusten ganz abgesehen — nothwendiger Weise erwachsen müssen, und haben sie den geringfügigen Nutzen gegenübergestellt, welcher möglichen Falles durch die Verkürzung der Beförderungsfrist um 5 oder 6 Tage erzielt werden kann?

Was die Reisenden anbetrifft, so mag es ja einige wenige geben, welche der Zeitersparnifs wegen den Reiseweg durch Syrien und Mesopotamien nach Indien wählen dürften; die grofse Mehrzahl dagegen wird, wenn einmal behaglich an Bord eines Dampfers der Peninsular und Oriental Company untergebracht, sicherlich vorziehen, mit dem Schiffe direct bis zum Bestimmungsorte durchzufahren, anstatt sich den Mühsalen, Unkosten und Fährlichkeiten einer Eisenbahnreise durch Mesopotamien auszusetzen.

Ihre Korrespondenten werden sagen, dafs, ganz abgesehen von dem Transithandel zwischen England und Indien, in Vorderasien lokale Handelsbeziehungen genug sich darbieten würden, um eine Eisenbahn durch das Euphratthal ertragsfähig zu machen; aber sie haben für diese Behauptung keinen Beweis erbracht und können ihn nicht erbringen, da die zerrütteten Zustände der asiatischen Türkei es überaus fraglich erscheinen lassen, ob dort selbst nach vielen Jahren ein lokaler Handelsverkehr entstehen wird, aus dem eine Eisenbahn nur eben die Betriebskosten decken kann. Nebenbei würde stets die Gefahr vorhanden sein, dafs eine solche Eisenbahn in ihrem Betriebe durch Krieg oder innere Unruhen beeinträchtigt werden könnte.

Wenn überhaupt, wie Ihre Korrespondenten andeuten, die Gefahr droht, dafs eine russische Armee sich des Suezkanals bemächtigen könnte, so liegt es doch andererseits auf der Hand, dafs eine solche Heeresmacht auf ihrem Marsche weit früher die Eisenbahn, als den Kanal erreichen und somit zunächst die Eisenbahn, d. h. die von Ihren Korrespondenten für so werthvoll erachtete zweite Verkehrslinie, in Beschlag nehmen würde.

Sollten wir aus irgend einem Grunde jemals an der Benutzung des Suezkanals behindert werden, so müfsten wir den Seeweg um das Kap wieder aufsuchen, mit dem England sehr zufrieden war, und der bis vor Kurzem den grofsen und blühenden Handel mit Indien vermittelt hat. Indessen liegt die Gefahr, dafs der Kanal uns verschlossen werden könnte, so fern, dafs sie der Beachtung nicht werth ist. Franzosen, Italiener und Oesterreicher würden aufser uns in dieser Frage doch auch ein Wort mitzureden haben.«

Es ergiebt sich aus dem Vorstehenden, wie sehr das Interesse für die Lösung der Euphratbahnfrage in England wieder angefacht ist, — wie schroff sich indessen die Ansichten in einer für die englische Politik und den englischen Handel so überaus wichtigen Angelegenheit zur Zeit noch gegenüberstehen. Ob der eingetretene Regierungswechsel der Förderung des Unternehmens günstig sein wird, mufs bei der Abneigung des Führers der liberalen Partei gegen weittragende Unternehmungen in fremden Ländern und gegen Weiterrückung der Ziele der britischen Kolonialpolitik dahingestellt werden.

Wir behalten uns vor, über die Fortentwickelung des Projektes, welches bis zur Ausführung noch manche Stadien zu durchlaufen haben wird, seiner Zeit weiter zu berichten.

---

# II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Verwendung des Hughes-Apparates auf dem Kabel zwischen Marseille und Algier. Die mannigfachen Versuche, auf längeren unterseeisch geführten Leitungen statt des Spiegel - Galvanometers andere und hauptsächlich Schreib-Apparate zu verwenden, erhielten durch die Kabellegungen innerhalb des Deutschen Reichs-Telegraphengebiets insofern einen neuen Impuls, als auf den deutschen unterirdischen Linien gleich von vornherein Sprechversuche mit dem Hughes-Apparat angestellt wurden, welche vom besten Erfolg begleitet waren.

Wie wir einer in der Zeitschrift »*La Lumière Electrique*« enthaltenen Notiz entnehmen, haben in neuester Zeit auf dem unterseeischen Kabel zwischen Marseille und Algier ebenfalls Versuche mit dem Hughes-Apparat stattgefunden, die so befriedigend ausgefallen sind, dafs die ausschliefsliche Verwendung dieses Apparates auf jener Leitung, an Stelle des ermüdenden und weniger zuverlässigen Spiegel-Apparates, binnen Kurzem zu erwarten steht. Die Art der Einrichtung für die Benutzung des Hughes-Apparates ist leider nicht angegeben; die Idee soll von dem verstorbenen französischen Telegraphen-inspector Ailhaud herrühren, welchem auch die Erfindung des Hughes-Gegensprechsystems ohne Kondensatoren*) angehört.

---

Telegraphennetz von Australien. Amtlichen statistischen Mittheilungen zufolge umfafste das Telegraphennetz des Austral-Kontinents am Ende des Jahres 1878 34 010,400 km Linie und 50 490 km Leitung.

Hiervon entfielen:

| | km Linie | km Leitung |
|---|---|---|
| auf Victoria . . | 4 752,800 | 8 646,000 |
| - Neu-Südwales | 11 324,800 | 18 816,800 |
| - Queensland . | 8 656,000 | 11 400,000 |
| - Süd-Australien | 6 747,200 | 9 097,600 |
| - West-Australien | 2 529,600 | 2 529,600 |
| Summe wie oben | 34 010,400 | 50 490,000. |

---

Ueber die Postverhältnisse der Argentinischen Republik entnehmen wir dem »Guja official« der Post- und Telegraphenverwaltung dieses Landes für den Februar die folgenden Angaben:

Zur Beförderung mit der Post gelangen nur Briefpostgegenstände bis zum Höchstgewicht von 250 g, ausnahmsweise werden gerichtliche Aktensendungen bis zum Gewicht von 2 kg angenommen. Das Porto für Briefe beträgt im Inlandverkehr 8 Centavos**) für je 15 g (6 Cent. für Lokalbriefe mit derselben Gewichtsgrenze). Postkarten zahlen 4 Cent., solche mit Antwort nur 7 Cent. Für Zeitungen beträgt das Porto 1 Cent. für je 100 g, für Avise etc. 1 Cent. für je 15 g, für Geschäftspapiere (Rechnungen u. dgl.) 4 Cent für je 15 g; Drucksachen endlich, die nicht unter den vorerwähnten Begriff fallen, wie Bücher, Karten, Musikalien, ebenso Waarenproben zahlen 4 Cent auf je 250 g. Einschreibung ist für sämmtliche Korrespondenzgegenstände zulässig gegen Zahlung einer besonderen Gebühr von 24 Cent. Sendungen dieser Art müssen bei der Postanstalt selbst, und zwar mindestens $^1/_2$ Stunde vor Schlufs der betreffenden Post aufgeliefert werden. — Rückscheine werden gegen eine besondere Gebühr von 20 Cent. ausgestellt. Alle Gebühren müssen im Voraus durch Marken erlegt werden, welche der Absender selbst auf den Sendungen zu befestigen hat. Den Beamten ist letzteres bei einer Strafe von 5 Pesos untersagt. Unzureichend eingelieferte Korrespondenz wird dem Empfänger zur Nachzahlung des Portos vorgelegt. Die Beförderung erfolgt jedoch nur, wenn mindestens ein einfacher Portosatz erlegt war; als Strafporto wird das dop-

*) S. Jahrgang 1878 des Archivs f. Post u. Telegr. S. 411.
**) 1 Centavo = $^1/_{100}$ des Peso fuerte = M. 4,05 ungefähr.

pelte des Zahlbetrages erhoben. Bestellung durch Eilboten erfolgt auf Wunsch des Absenders. Die Gebühren richten sich nach der Entfernung und betragen je 8, 12 und 20 Cent. für die Entfernungen von 15 bz. 25 und 35 Cuadras.*) Auch gewöhnliche Korrespondenz wird in das Haus bestellt gegen eine Gebühr von 4 bis 12 Cent. je nach der Entfernung; in Buenos-Ayres und einigen anderen Orten erfolgt jedoch die Bestellung unentgeltlich. In den übrigen Orten besteht die eigenthümliche Einrichtung, dafs die Korrespondenten gegen Zahlung von 1 Peso für den Monat auf die Bestellung ihrer Briefschaften abonniren können. Die Posteinrichtungen der Landeshauptstadt scheinen sehr wohl geordnet zu sein. Es finden dort an den Wochentagen im Sommer 6, im Winter 5 Bestellungen täglich statt, an den Festtagen erfolgt eine zweimalige Bestellung. Aufser dem Haupt-Postamte befinden sich in Buenos-Ayres noch elf weitere Postanstalten. An jeder derselben befindet sich mindestens ein Briefkasten, das Hauptamt enthält jedoch mehrere derselben, welche für die verschiedenen Arten der Korrespondenz bestimmt und entsprechend bezeichnet sind. Aufserdem finden sich in der Stadt vertheilt noch 39 Briefkasten, darunter 9 Pfeilerbriefkasten. Die Leerung derselben erfolgt an den Wochentagen 6 mal, an den Festtagen aber nur 3 mal. In den Vorstädten ist die Zahl der Briefkastenleerungen, ebenso wie die der Briefbestellungen eingeschränkt. Alle durch die Briefkasten vor 7 Uhr Abends eingelieferte Korrespondenz wird noch an demselben Tage abgetragen.

Die Beförderung von Briefen ist in der Argentinischen Republik Staatsmonopol. Hintergehungen des Portos werden in folgender Weise bestraft: Für Beförderung von unfrankirter oder unzureichend frankirter Korrespondenz sind 5 Pesos zu erlegen, ebenso viel für die Beifügung unfrankirter Briefe etc. bei Zeitungen und anderen Drucksachen. Für die Benutzung bereits entwertheter Freimarken und für die Versendung von Briefen mittels anderer als staatlich autorisirter Beförderungsgelegenheiten wird eine Strafe von 20 bis 100 Pesos erhoben. Ebensoviel haben diejenigen Fuhrgelegenheiten zu zahlen, welche sich unbefugter Weise mit der Beförderung von Postsendungen abgeben.

---

Die neue Forthbrücke in Schottland. Der entsetzliche Zusammenbruch der Taybrücke bei Dundee ist nicht geeignet gewesen, den kühnen Unternehmungsgeist der Engländer auch nur für eine kurze Zeit irgendwie zu entmuthigen. Es wird vielmehr mit aller Kraft an der Vollendung eines Werkes gearbeitet, welches noch grofsartiger und gewagter angelegt ist, als die zusammengestürzte Taybrücke. Das ist die Forthbrücke, welche 1½ englische Meilen lang, von Pfeilern getragen werden soll, die bei einer Spannweite von 1600 Fufs die erstaunliche Höhe von nahezu 600 Fufs erreichen werden. Interessant ist, dafs die deutsche Industrie an dem Unternehmen in hervorragender Weise betheiligt ist, da Fr. Krupp in Essen der englischen Konkurrenz in ihrem eigenen Lande, ja fast unmittelbar an ihrem Hauptproduktionsgebiete, die Spitze geboten und die Lieferung von 200000 Centner Bessemer Stahl zum Bau der Forthbrücke von den englischen Unternehmern in Auftrag erhalten hat. Zur Veranschaulichung der Gröfse dieser Brücke sei noch erwähnt, dafs eine Sheffielder Firma allein für ½ Million Mark Werkzeugstahl und Handwerkzeuge zu diesem Zwecke vertragsmäfsig zu liefern übernommen hat. Die gesammten Herstellungskosten der Forthbrücke sind auf die Summe von 25 Millionen Mark veranschlagt. Der Erbauer der Taybrücke, der Ingenieur Sir Thomas Bouch, baut auch diese im Zuge der Linie Edinburgh-Aberdeen der Northbritish Railway liegende Brücke über den Firth of Forth.

(Zeitg. d. V. D. Eisenb. Verw.)

*) 1 Cuadra = 450 Fufs oder etwa 135 m.

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 17. Berlin, 23. April 1880.

Drucksachen, Mustersendungen und Waarenproben. — Die Organisation der französischen Post- und Telegraphen-Verwaltung. — Fürsorge für die Wittwen und Waisen der Reichsbeamten. — Personalnachrichten. — Elektrisches Telemeter. — Schadenfeuer. — Der Schutz der Eisenbahnen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Lothringen. — Von der deutschen Seewarte. — Die Postverkehrsverhältnisse in Canada. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. Jahrgang 1880. 4. Heft.

Karl von Holtei. Ein literarischer Essay von Rudolf von Gottschall. — Josa Dario. Novelle von E. Vely. — Die neueste Phase der anglo-russischen Streitfrage in Centralasien. Von Hermann Vámbéry I. — Parlamentarische Gröfsen Oesterreichs. Von Walter Rogge I. — Oberschlesien. Land und Leute. Von Richard Steiner. — Das fünfte Jahr der Ausgrabungen von Olympia. Rede am Geburtstage Sr. Majestät des Kaisers am 22. März 1880 gehalten von Ernst Kurtius. — Am Manzanares. Von Robert Waldmüller. — Chronik der Gegenwart. — Politische Revue.

3) **Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik.** Herausgegeben von Prof. Dr. Carl Arendts. München 1880. 6. Heft.

Ueber die südlichen Alpen von Neu-Seeland. Von Franz Toula. — Die östlichen Bamanquato. Von Dr. Emil Holub. — Zur Kolonisationsfrage in Deutschland. Von Dr. Henry Lange (Schlufs). — Ueber die Entstehung der Gebirge. Von Prof. Dr. Fr. v. Czerny. — Das algerisch-tunesische Binnenmeer. Von Dr. Jos. Chavanne. — Zur Geschichte der Höhenmessungen. Von Dr. W. Wolkenhauer (Schlufs). — Astronomie und physikalische Geographie. — Politische Geographie und Statistik. — Handel. — Bergbau, Industrie und Landwirthschaft. — Verkehrsanstalten. — Berühmte Geographen, Naturforscher und Reisende. — Geographische Nekrologie. Todesfälle. — Akademien, geographische und verwandte Vereine. — Kleinere Mittheilungen.

4) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, April 1880. 4. Heft.

Vereinsangelegenheiten; Sitzung am 23. März 1880. I. Sitzungsbericht; II. Mitglieder-Verzeichnifs; III. Vorträge und Besprechungen: K. Eduard Zetzsche, über zwei kürzlich vorgeschlagene Schaltungen zum telegraphischen Gegensprechen. — Stein, über das elektrische Glühlicht zu ärztlich-diagnostischen Zwecken. — William Siemens, über den Einflufs des elektrischen Lichtes auf das Wachsthum der Pflanzen und über einige dabei in Betracht kommende physikalische Sätze. — Abhandlungen: Häneke, zur Bestimmung des Batteriewiderstandes. — Zelli, die unterirdische Telegraphenleitung in Wien. — Ludwig Kohlfürst, Fr. Kriziks Vorschlag, die elektrischen Glockenschlagwerke bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen mit Induktionsströmen zu betreiben. — Louis Schwendler, Untersuchungen über das Platin-Normallicht. — Kleine Mittheilungen. — Besprechung von Büchern. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 173.

The future of electro-metallurgy. — Crompton's Electric lamp. — Roger's Patent needle sounder. — On magnetic circuits in dynamo- and magneto-electric machines. — Electric distance measurer of M. G. Le Goarant de Tromelin.

**The Electrician.** Vol. IV. No. 22.

The magnetisation of inductors by alternating currents. Suppression of the machine for exciting dynamo-electric machines giving alternating currents. — The Progress of testing. — Telegraph work in Cape Colony. — Electric lighting in America. — Notes on some experiments with the telephone. — Note on some effects produced by the immersion of steel and iron wires in acidulated water.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 10.** BERLIN, MAI. **1880.**




## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 45. Der Briefverkehr des deutschen Reichs-Postgebiets mit dem Auslande im Jahre 1879.

Das deutsche Reichs-Postgebiet unterhält einen ausgedehnten, von Jahr zu Jahr fortschreitend zunehmenden Briefverkehr mit dem Auslande. Es beträgt die Gesammtzahl der im Jahre 1879 beförderten Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben aus dem diesseitigen Gebiete nach fremden Ländern 71,7 Millionen, aus diesen Ländern nach dem Reichs-Postgebiet 66,5 Millionen, mithin sind nach dem Auslande mehr befördert worden: 5,2 Millionen Stück. Dieses Mehr ist jedoch nicht dadurch entstanden, dafs gleichmäfsig nach sämmtlichen fremden Ländern der Abgang an Briefsendungen den Eingang überstiegen hat; es kommt vielmehr bei einigen Ländern das umgekehrte Verhältnifs zur Erscheinung. Zu denjenigen Ländern, nach welchen der Briefversand aus dem deutschen Reichs-Postgebiet der Zahl nach geringer ist, als in entgegengesetzter Richtung, gehören alljährlich wiederkehrend: Niederland, Belgien, Frankreich, Grofsbritannien, die Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Thatsache, dafs das Reichs-Postgebiet von den Ländern im Westen mehr Briefsendungen empfängt, dagegen an die Länder im Norden, Osten und Süden mehr Briefsendungen abgiebt, erklärt sich daraus, dafs die Länder im Westen im Allgemeinen eine reicher entwickelte Industrie und einen ausgedehnteren, besonders überseeischen Handel besitzen, als die Staaten des Reichs-Postgebiets, während zu den übrigen Ländern Deutschland im umgekehrten Verhältnifs steht und namentlich bei ihnen den Zwischenhandel vermittelt.

Der Briefverkehr bietet also gleichsam

ein Spiegelbild der Handelsbeziehungen und der gewerblichen Verhältnisse der einzelnen Länder, doch bildet das materielle Interesse nicht die alleinige Veranlassung für den gegenseitigen Briefverkehr der Völker. Zu den anderen Ursachen, die hierbei in Betracht kommen und auch im Briefaustausch ihren Ausdruck finden, gehören: die Familienbeziehungen, namentlich in den Grenzbezirken, die Lage der Länder mit ihren Naturschönheiten und klimatischen Einwirkungen auf Leben und Gesundheit der Menschen, das Streben nach Befriedigung geistiger Bedürfnisse etc.

Nach dem Grundsatze, dafs jede Sendung eine Erwiderung hervorruft, müfste der Briefverkehr zwischen zwei Ländern in beiden Richtungen annähernd gleich sein. Wie die Praxis zeigt, walten aber in dieser Beziehung erhebliche Unterschiede ob, da für die Briefbewegung noch Verhältnisse mafsgebend sind, die sich auf den ersten Blick nicht sogleich erkennen lassen.

Bei dem Interesse, welches ein näheres Eingehen auf den Gegenstand zu bieten geeignet ist, erscheint es des Versuches werth, im Einzelnen eine Untersuchung darüber anzustellen, auf welche Ursachen die Verschiedenheit in dem Verhältnifs des wechselseitigen Briefverkehrs zwischen dem Reichs-Postgebiete und den gröfseren Ländern Europas zurückzuführen sein möchte. Richten wir den Blick zunächst auf die in politischer Beziehung mit dem Reichs-Postgebiete am innigsten verbundenen benachbarten Länder Bayern und Württemberg. Bei Beurtheilung der Ermittelungsergebnisse dieser Länder ist zunächst der Punkt ins Auge zu fassen, dafs dieselben nicht zum Auslande gehören, sondern gleich den Staaten im Reichs-Postgebiete Theile Deutschlands bilden. Ihre Einwohner sind mit denjenigen im diesseitigen Gebiete stammverwandt. Die Berührungspunkte für den gegenseitigen Verkehr sind daher zahlreicher vorhanden, als dies fremden Nationen gegenüber der Fall ist.

Nach keinem Lande werden aus dem deutschen Reichs-Postgebiete so viel Briefsendungen gerichtet, wie nach Bayern, nämlich 15,3 Millionen, das sind 21,3 pCt. der Gesammtbriefsendungen aus dem deutschen Reichs-Postgebiet nach allen anderen Ländern. Aus Bayern gehen gleichfalls mehr Sendungen als aus irgend einem anderen Lande im Reichs-Postgebiete ein, nämlich 12,1 Millionen Stück; diese bleiben hinter jenen um 3,2 Millionen Stück zurück. In Ansehung der einzelnen Kategorien gestaltet sich das Verhältnifs wie folgt. Es beträgt bei den portopflichtigen Briefen der Versand nach Bayern 9,1 Millionen Stück, der Eingang aus Bayern 7,6 Millionen Stück, der Mehrversand 1,5 Millionen Stück oder 19,7 pCt., bei den Postkarten der Versand 1,0, der Eingang 1,7 Millionen Stück, der Mehrversand 226 600 Stück oder 11,9 pCt., bei den Drucksachen der Versand 3,8, der Eingang 2,4 Millionen Stück, der Mehrversand 1,4 Millionen Stück oder 58,3 pCt., bei den Waarenproben der Versand 218 400 Stück, der Eingang 144 000 Stück, der Mehrversand 74 400 Stück oder 51,7 pCt., bei den portofreien Briefen beträgt der Versand von 182 400 Stück gegen den Eingang von 242 900 Stück, abweichend von den obigen Verhältnissen, weniger 60 500 Stück oder 24,9 pCt. Wie aus den vorstehend angegebenen Zahlen hervorgeht, stellt sich der Verkehrsumfang auf beiden Seiten als ein bedeutender dar. Die Gründe hierfür beruhen, aufser in dem gegenseitigen engen Bunde, in welchem die deutschen Staaten zu einander stehen, auch in dem wohl zu berücksichtigenden Umstande, dafs im Briefverkehr mit Bayern — ebenso wie mit Württemberg und Oesterreich-Ungarn — der innerhalb des Reichs-Postgebiets geltende, im Vergleich mit der Taxe für Briefe nach anderen Ländern um die Hälfte billigere Portotarif Anwendung findet. Die Industrie Bayerns steht derjenigen in den Ländern im Reichs-Postgebiete ebenbürtig zur Seite, sie war schon im Mittelalter bedeutend und hat sich fortschreitend weiter entwickelt. Vermöge seiner günstigen Lage treibt Bayern aufser Eigenhandel

erheblichen Zwischenhandel, und in Ansehung der geistigen Kultur sorgt es durch eine ausreichende Anzahl von Volksschulen und höheren Bildungsanstalten für Verbreitung der Bildung im Volke. Wenn die aus dem Reichs-Postgebiet nach Bayern gelangenden Briefsendungen der Zahl nach diejenigen der umgekehrten Richtung überwiegen, so kann dies nicht überraschen. Denn Bayern wird im Norden von einer Reihe industriereicher Städte umgeben, wie Mannheim, Mainz, Frankfurt a. M., Hanau, Offenbach, Coburg, Plauen, Leipzig, die alle bestrebt sind, ihre Erzeugnisse möglichst auch in Bayern abzusetzen. Dazu kommen die Handelsbeziehungen mit den grofsen Seehandelsplätzen Hamburg, Bremen, Lübeck, Kiel, Emden, Rostock, Stettin, mit Berlin als Geldmarkt, mit Magdeburg wegen der Zuckerproduktion. Aus all diesen Städten gelangen zahlreiche geschäftliche Anzeigen, Aufträge etc. in Form von Briefen, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben nach Bayern. Der ausserordentlich starke Besuch der dort befindlichen Heilquellen und vielen Kurorte mit landschaftlichen Reizen, sowie der Aufenthalt einer gröfseren Anzahl bayerischer Beamten und Truppen in Elsafs-Lothringen tragen zu einem regen Briefwechsel wesentlich bei. Auch die Lotterie-Kollekteure in Hamburg, Braunschweig, Sachsen fehlen nicht mit ihren massenhaften Einladungen zum Lotteriespiel. Sehr erheblich überwiegt die Zahl der abgesandten Drucksachen diejenige der eingegangenen, nämlich um 1,4 Millionen Stück. Neben den Preislisten, Geschäftsanzeigen etc. fällt der Zeitungsverkehr ins Gewicht. Berlin spielt hier mit seinen Geistesprodukten eine Hauptrolle. Von dort werden mit Beginn eines jeden Abonnementstermins regelmäfsig Probenummern von Zeitungen, ferner Fachzeitschriften unter Band in grofser Menge versendet. Die Unteroffizier-Zeitung wird wöchentlich in einem oder mehreren Exemplaren an jede Kompagnie, jede Eskadron, jede Batterie der bayerischen Truppen übermittelt. Leipzig bringt hauptsächlich seine illustrirten Zeitungen (Gartenlaube, Illustrirte Zeitung, Daheim, Modenwelt etc.), Musikalien und Bücher zur Versendung. Halle a. S. läfst monatlich zweimal den Apothekern Bayerns eine Fachzeitschrift unter Band zugehen. Aus Eberswalde werden allwöchentlich mehrere Tausend Annoncenblätter für verschiedene Arten von Geschäften, Vakanzenlisten für Lehrer, pharmazeutische Anzeigen abgesandt. Auch die Herausgeber verschiedenartiger Zeitschriften und Anzeigeblätter in Coburg erscheinen mit Tausenden von Zeitungs-Exemplaren unter Band in der Reihe der Absender. Aus Bayern sind es die Erzeugnisse der katholischen Presse, mit denen einzelne Theile des diesseitigen Gebietes versehen werden, ferner die in Nürnberg erscheinende Hopfenzeitung und Hopfenlaube, die allwöchentlich in beträchtlicher Anzahl nach dem diesseitigen Gebiete zur Versendung gelangen. Bei den Waarenproben überwiegt gleichfalls der Ausgang den Eingang. Nach Bayern werden hauptsächlich Proben von Kolonialwaaren (Hamburg), Zuckerproben (Magdeburg), Proben von Hopfen (aus der Altmark und der Provinz Posen), Muster von Tuch und Kleiderstoffen übermittelt. Aus Bayern gehen Proben von Getreide, Kurz- und Spielwaaren, Blei- und Zeichenstiften, und während der Hopfensaison eine Menge Hopfenproben ein.

Nach dem Ergebnifs der Beobachtungen läfst sich annehmen, dafs von der Gesammtzahl der Briefsendungen durchschnittlich auf Geschäftsbriefe 60 bis 70 pCt., auf Familienbriefe 25 bis 30 pCt., auf Briefe in Bezug auf Religion, Unterricht, Wissenschaft, Kunst etc. 3 bis 4 pCt., auf portofreie Briefsendungen 1 bis 2 pCt. entfallen.

Auch der Briefverkehr mit Württemberg legt mit seinem verhältnifsmäfsig grofsen Umfange Zeugnifs ab von den innigen Beziehungen dieses Landes zu dem deutschen Reichsgebiete, sowie von dem Einflufs der billigeren Portotaxe. Es werden an Briefsendungen befördert in der Richtung nach Württemberg 7,9, aus Württemberg 7,3 Millionen Stück, mithin aus dem deutschen Reichs-Postgebiet nach Württemberg

mehr 600 000 Stück. Dieses Mehr vertheilt sich auf die Briefe mit 470 100 Stück, auf die Postkarten mit 38 400 Stück, auf die Drucksachensendungen mit 33 100 Stück, auf die Waarenproben mit 21 600 Stück, auf die portofreien Briefe mit 4 000 Stück. Wenngleich in Württemberg, ähnlich wie in Bayern, die Landwirthschaft den bei Weitem gröfsten Theil der Bevölkerung ernährt, so erfreut sich doch die technische Kultur eines regsamen Betriebes und die geistige Ausbildung einer besonders sorgfältigen Pflege. Vor allen Orten ausgezeichnet in dieser Beziehung sind Stuttgart, Tübingen, Reutlingen, Cannstadt, Heilbronn. Die beiden erstgenannten Städte bilden die Hauptplätze für den Vertrieb buchhändlerischer Werke und unterhalten aus diesem Grunde einen regen Briefwechsel mit dem deutschen Reichsgebiete. Ihr Buchhandel ist nächst demjenigen Leipzigs und Berlins der bedeutendste in Deutschland. Bei einer Zählung des Postamtes in Leipzig fanden sich unter 100 Briefen nach Stuttgart deren 44 (darunter 30 aus Leipzig) an Buchhändlerfirmen. Nächst den eigentlichen Briefen in einer Menge von 4 bis 5 Millionen kommen die Drucksachen am zahlreichsten vor; sie belaufen sich auf 1 757 400 Stück in der Richtung nach und auf 1 724 300 Stück in der Richtung aus Württemberg; sie decken sich also nahezu in beiden Richtungen. Auch hierbei fallen die Sendungen literarischen Inhalts ins Gewicht. So wurden bei Gelegenheit einer Ermittelung in Leipzig unter 180 Drucksachen geschäftlicher Art nach Stuttgart nicht weniger als 94 buchhändlerische Anzeigen, Brochüren etc. vorgefunden. Was die Waarenproben betrifft, so werden dieselben, sofern sie Proben von Getreide, Hopfen, Industrieerzeugnissen enthalten, in beiden Richtungen in ziemlich gleichen Mengen befördert, wogegen Proben mit Kolonialwaaren, insbesondere aus Mannheim, nach Württemberg zahlreicher zur Versendung gelangen und somit das Gesammtergebnifs herbeiführen, wonach sich ein Mehr für die Absendung herausstellt. Nach dem aus der Natur des Verkehrs gewonnenen Eindruck bewegen sich die Geschäftsbriefe, Familienbriefe etc., der Zahl nach etwa in denselben Grenzen, wie solche oben bei Erörterung der diesbezüglichen Verhältnisse mit Bayern bezeichnet worden sind.

Bei Betrachtung der Postbeziehungen mit Oesterreich-Ungarn ergiebt sich, dafs das deutsche Reichsgebiet mit jenem grofsen Nachbarlande nächst Bayern den umfangreichsten Briefverkehr unterhält. Der Versand aus dem Reichs-Postgebiete beträgt 12,6 Millionen, der Eingang aus Oesterreich-Ungarn 9,9 Millionen Briefsendungen, mithin werden nach Oesterreich mehr abgesendet 2,7 Millionen Stück oder 27,3 pCt. Von diesem Mehr entfallen auf die Briefe 1,6 Millionen Stück, auf die Drucksachen 1 Million Stück, auf die Waarenproben 70 900 Stück. Die Beziehungen zu Oesterreich-Ungarn gestalten sich um deswillen so vielseitig, weil ein nicht geringer Theil der Einwohner, etwas mehr als 25 pCt., Deutsche sind. Die Verständigung in Schrift und Sprache vollzieht sich daher viel leichter, als mit fremden Nationen. Aufserdem ist auch hier der billige Portotarif von förderndem Einflufs. Den ansehnlichen Verkehr aus Oesterreich-Ungarn ruft die dort in einzelnen Zweigen mit Fleifs gepflegte, hoch entwickelte Industrie hervor, insbesondere die Leinen-, die Glaswaarenfabrikation, die Webereien, die Bierbrauereien in Böhmen. Die Briefe in einer Anzahl von 8 Millionen nach Oesterreich und 6,4 Millionen aus Oesterreich behandeln zum gröfseren Theile Geschäftsangelegenheiten. Für das Mehr der diesseitigen Korrespondenz darf als Ursache unter anderen wohl auch der sehr starke Besuch der berühmten Heilquellen in Böhmen, in Salzburg, der lebhafte buchhändlerische Verkehr, namentlich von Leipzig aus, und die Absendung von Briefen mit Lotterieloosen seitens der Hamburger Lotterie-Kollekteure angeführt werden. In der Richtung aus Oesterreich-Ungarn bildet meistens der Vertrieb der Bodenerzeugnisse: Getreide, Flachs, Hopfen etc., sowie der Industrieerzeugnisse: wollener und

baumwollener Gewebe, Bijouterien, Glaswaaren, Lederwaaren, Holzsachen etc., den Gegenstand der Korrespondenz. Der Austausch an Postkarten in jeder Richtung, rund 1,4 Millionen, ist mit keinem fremden Lande — wobei von Bayern und Württemberg abgesehen wird — so bedeutend, wie mit Oesterreich-Ungarn; dort ist nämlich die Postkarte bereits im Jahre 1869 eingeführt worden und der Gebrauch derselben, namentlich im Grenzverkehr, mehr in Uebung, als in den meisten anderen Ländern. Unter den 2,7 Millionen Drucksachensendungen nach Oesterreich befinden sich aufser den Geschäfts-Cirkularen und Preislisten auch zahlreiche Zeitungen politischen Inhalts, im Sommer namentlich nach den Badeorten; ferner Bücher aus Leipzig, Mode- und illustrirte Blätter aus Berlin und Leipzig, Preisverzeichnisse der Samenhandlungen in Erfurt und Quedlinburg. Die aus Oesterreich-Ungarn eingehenden 1,7 Millionen Drucksachen bestehen in Geschäftsanzeigen, Preislisten, politischen Zeitungen, Fachzeitschriften für Techniker etc., Börsenanzeigen, illustrirten Blättern. An Waarenproben werden befördert: 279 800 Stück nach, 208 900 Stück aus Oesterreich. Ihr Inhalt ist den zum Absatz angebotenen Erzeugnissen und Handelsartikeln des Absendungslandes entnommen. Nach Oesterreich werden ausgeführt: Proben von Wolle, Tuch, gewebten Stoffen, Garn, Kolonialwaaren. Aus Oesterreich gelangen hierher: Proben von Getreide, Hopfen, Mohn, Hirse, getrocknetem Obst, Hanf, Garn, Leinen, Glassachen.

Nach dem Ergebnifs der Wahrnehmungen dürfen von der Gesammtzahl der Briefsendungen 75 bis 85 pCt. auf Geschäftsbriefe, 10 bis 20 pCt. auf Familienkorrespondenz zu rechnen sein, die verbleibenden 5 bis 10 pCt. vertheilen sich auf Briefe, welche von Religion, Kunst und Wissenschaft etc. handeln und auf Behörden-Briefe.

Ganz anders als mit Oesterreich-Ungarn gestaltet sich der Verkehr mit Italien. Hier tritt schon die Wirkung der Verschiedenheit in den allgemeinen Lebensverhältnissen der Völker hervor. Die Scheidung von Deutschland beruht nicht allein auf der weiten räumlichen Entfernung, sondern auch auf dem wesentlichen Abstande in dem Charakter der Nationen, in der Verschiedenheit der Sprache, der Sitten. Der Gesammtbriefaustausch ist daher von mäfsiger Bedeutung, er erhebt sich nicht über je eine Million Sendungen in der Richtung hin- wie herwärts. Die Zahl der nach Italien abgesandten 812 400 Stück Briefe weicht von der Zahl der aus Italien eingegangenen 773 000 Stück um 39 400 Stück, also nicht sehr erheblich ab. Das annähernd gleichmäfsige Verhältnifs in der Menge der abgesandten und der eingegangenen Briefsendungen sowohl im grofsen Ganzen als auch in den einzelnen Kategorien gewährt den Eindruck, als habe jeder Brief eine Erwiderung erhalten, als liege hier überwiegend Familien- und Privatkorrespondenz, weniger geschäftlicher Verkehr vor. Eine nähere Untersuchung bestätigt dies. Italien ist die Heimath der Künste, namentlich der Tonkunst, der Malerei, der Bildhauerei, der Architektur; es ist reich an anmuthigen Naturschönheiten, an Gegenden mit mildem Klima, an Kunstschätzen und dergl. Deshalb nehmen viele deutsche Künstler, Studirende, Reisende, Rekonvaleszenten dort für längere oder kürzere Zeit, der Ausbildung, des Studiums oder der Gesundheit wegen, ihren Aufenthalt und verbleiben demnächst mit Deutschland in einer steten brieflichen Verbindung. Dafs an Postkarten 113 900 Stück, d. s. 11 700 Stück mehr diesseits eingehen, als dorthin abgehen, wird dem stärkeren Gebrauch dieses zur Uebermittelung kurzer Nachrichten nach der Heimath beliebten Korrespondenzmittels seitens der deutschen Reisenden in Italien beizumessen sein. Die Zahl der Drucksachen beträgt nach Italien 302 900 Stück, aus Italien 260 800 Stück, mithin sind diesseits mehr abgesandt 42 100 Stück oder 16,1 pCt. Es sind die Zeitungen, Brochüren, Musikalien, welche einen wesentlichen Theil der Drucksachen-Sendungen ausmachen. Deutlicher als diese letzteren kennzeichnet der Waarenprobenaustausch den mäfsigen Grad

des deutsch-italienischen Geschäftsverkehrs. Es gingen an Waarenproben, meistens Seidengewebe, Strohgeflechte enthaltend, ein: 40 200 Sendungen; abgesandt wurden deren 37 600, mithin mehr Eingang 2600 oder 6,9 pCt. Bei diesen engen Grenzen des Geschäftslebens wird die Zahl der hierauf bezüglichen Briefe nicht höher als auf 55 bis 65 pCt. zu veranschlagen sein, während für Familien- und Privatkorrespondenz 25 bis 30 pCt., für Briefe betreffend Kunst, Wissenschaft, mindestens 10 pCt. von der gesammten Briefkorrespondenz mit Italien anzunehmen sein möchten. Die Zahl der portofreien Briefe berechnet sich auf durchschnittlich 2400 Stück oder 0,2 pCt.

In der Reihe der europäischen Staaten tritt das ziemlich dicht bevölkerte Italien (auf 1 qkm 93 Einwohner, in Deutschland 79 Einw.) mit seinem schwachen Postverkehr trotz guter Einrichtungen doch auffallend zurück. Dies bestätigt die für die Hebung des Postwesens eifrigst bemühte italienische Postverwaltung in ihrem Geschäftsberichte für das Jahr 1872 unter anderen mit dem Hinweise, dafs die Zahl der Postsendungen eine gröfsere sein würde, »wenn vor Allem Volksbildung und Handel in gleicher Weise entwickelt wären, wie in einigen unserer Nachbarstaaten«. Für die Beurtheilung der auch im Briefverkehr sich äufsernden Volksbildung möge die Bemerkung dienen, dafs nach einer neueren statistischen Veröffentlichung auf 1 000 Einwohner in Italien 70, im Deutschen Reichs-Postgebiet 152 Besucher der Volksschule entfallen.

Wenden wir uns nun zur Beobachtung des Briefverkehrs mit dem benachbarten Rufsland, so zeigt sich, dafs derselbe mit der in Ansehung der räumlichen Ausdehnung kolossalen Gröfse des Reiches wenig im Einklange steht. Aus dem Deutschen Reichs-Postgebiete werden abgesandt nach Rufsland vier Millionen Briefe etc. — etwa so viel wie nach der Schweiz —, aus Rufsland hierher befördert 2,5 Millionen Stück — etwa so viel wie aus Belgien — mithin diesseits mehr abgesandt 1,5 Millionen Stück oder 60 pCt. Diese Steigerung zu Gunsten des Deutschen Reiches erklärt sich durch die Thatsache, dafs Rufslands technische Industrie, obwohl im stetigen Aufblühen begriffen, noch nicht zu der Stufe der Entwickelung gelangt ist, welche Deutschland erreicht hat. Der Handel Rufslands ist im Allgemeinen bedeutender, als die Gewerbethätigkeit. Der Ueberflufs an Rohprodukten weist zwingend auf den Vertrieb derselben hin.

Was die Bewegung der Briefsendungen in den einzelnen Kategorien betrifft, so stellt sich dieselbe wie folgt dar. Es sind aus dem Reichs-Postgebiet an Briefen abgesandt 2,7 Millionen Stück, eingegangen 2 Millionen Stück, mithin mehr abgesandt 700 000 Stück oder 35 pCt.; an Postkarten abgesandt 217 900 Stück, dagegen eingegangen 132 200 Stück, mithin mehr abgesandt 85 700 Stück oder 64,8 pCt. Die Drucksachen, welche ihrer Natur nach am meisten geeignet sind, ein Bild von dem gegenseitigen Geschäftsverhältnifs zu geben, gelangen in nahezu viermal gröfseren Mengen nach Rufsland — nämlich ca. 1 Million Stück — als von dort hier eingehen, nämlich 286 700 Stück. Sie bestehen meistens aus Geschäftsanzeigen, Preisverzeichnissen, Kursberichten, wogegen Bücher und politische Zeitungen in geringerer Anzahl versandt werden. In dieser Beziehung wirkt die in Rufsland bestehende strenge Zensur beschränkend ein. An Waarenproben werden 110 000 Stück abgesendet, das sind dreimal so viel als von dort — 35 500 Stück — hier eingehen. Die letzteren enthalten in der Regel Getreide, Sämereien, Flachs, Hanf, während nach Rufsland Proben von den verschiedenartigsten Industrie-Erzeugnissen, Luxusgegenständen, Kolonialwaaren u. s. w. eingeführt werden. Besonders umfangreich gestaltete sich bisher die Beförderung von Theeproben nach Rufsland. Die Anzahl belief sich auf durchschnittlich 8 000 Stück für das Jahr, also auf 23 Stück für den Tag. In diesem Verhältnifs ist jedoch jetzt eine Aenderung eingetreten, nachdem die Theeproben bei dem Eingange in Rufsland der Besteuerung unterworfen worden sind.

Die Mehrheit der Briefsendungen,

etwa 80 bis 85 pCt., gehört zu denjenigen geschäftlichen Inhalts; auf Familien- und Privatkorrespondenz entfallen 10 bis 15 pCt., auf Sendungen anderer Art 5 pCt.

Wenn oben unter Italien aus Anlafs des mäfsigen brieflichen Verkehrs erläuternd angeführt worden ist, dafs dort auf 1000 Einwohner 70 Volksschüler entfallen, so mag hier aus gleicher Veranlassung erwähnt werden, dafs diese Zahl für Rufsland angeblich nur 14 betragen soll.

In engen Grenzen bewegt sich der Briefverkehr mit den drei nordischen Königreichen Dänemark, Schweden und Norwegen. Mit Dänemark, dem kleinsten von den drei Reichen, wird der umfangreichste Postverkehr unterhalten. Es beträgt die Gesammtzahl der diesseits dorthin abgesandten Briefe 1,3 Millionen, die der eingegangenen 962 000 Stück. Nach Schweden werden abgesandt 805 900 Stück, wogegen 566 900 Stück von dort hier eingehen. Norwegen erhält 453 500 Stück, sendet hierher ab 321 000 Stück. Das Mehr in der diesseitigen Absendung beträgt gegenüber Dänemark 35,1 pCt., bei Norwegen und Schweden gleichmäfsig 41 bis 42 pCt. Hauptsächlich sind es Drucksachen und Waarenprobensendungen, welche das Ueberwiegen der Korrespondenz aus dem deutschen Reichsgebiete hervorrufen. Der Grund für die gröfsere Anzahl der diesseitigen Briefsendungen beruht in dem Ueberwiegen Deutschlands auf dem Gebiete der Industrie, Kunst, Wissenschaft, des Handels etc. Dänemark besitzt aufser Kopenhagen, Aalborg und Aarhuus eigentliche Handelsstädte nicht; die Industrie beschränkt sich im Wesentlichen auf Tuch- und Handschuhfabrikation. Im Uebrigen sind die Hauptnahrungszweige der Bevölkerung, namentlich in Jütland, Ackerbau und Viehzucht.

Der Handel Schwedens ist zwar ausgebreitet, auch derjenige Norwegens in Blüthe, namentlich, was den Vertrieb von Holz aus den unermefslichen Waldungen, von Eisen aus den äufserst ergiebigen Bergwerken, ferner von Seefischen, Pelzwerk und Daunen seitens dieser Länder anlangt; dagegen ist die Industrie, wenn von der Eisenwaaren- und Holzwaarenfabrikation abgesehen wird, von keiner hervorragenden Bedeutung, sie deckt kaum den eigenen Bedarf. Für die Gestaltung günstigerer Verhältnisse fehlen in jenen Reichen die hierzu erforderlichen Vorbedingungen. Die Zahl der Städte und der Städter ist zu gering; die ländliche Bevölkerung, auf ausgedehnten, durch öde Landstrecken getrennten Räumen zerstreut, ist die vorherrschende. Nur den zweckmäfsigen Posteinrichtungen und der Opferwilligkeit der Postverwaltungen, namentlich Schwedens und Norwegens, ist es zu danken, dafs der Postverkehr die Höhe erreicht hat, auf welcher er sich gegenwärtig befindet. Schweden und Norwegen verwalten ihr Postwesen mit Zuschüssen aus Staatsmitteln. Was den Gegenstand der Briefsendungen anlangt, so wird man nicht fehlgreifen, wenn man auf die Briefe in Geschäftsangelegenheiten 75 bis 85 pCt., auf Familienkorrespondenz 15 bis 25 pCt. rechnet. Diese Sätze erleiden bezüglich der zwischen Schleswig-Holstein und Jütland ausgetauschten Korrespondenz zu Gunsten der Familienkorrespondenz eine Aenderung, indem die Bewohner dieser Landestheile in Folge ihrer früheren Zusammengehörigkeit noch vielfach durch Familienbeziehungen mit einander verbunden sind.

Drucksachensendungen werden in fünfmal gröfserer Anzahl nach den nordischen Königreichen befördert, als von dort hierher. Von Einflufs sind hierbei unter anderen die von Hamburg ausgehenden Lotterieanpreisungen etc., die Zeitungen unter Band an die im Sommer in den dänischen Bädern Louisenlund, Klampenborg und Marienlyst, und in Schweden zahlreich sich aufhaltenden Deutschen. Die Zahl der Drucksachen nach Norwegen beläuft sich auf 87 500 Stück; sie betreffen gröfstentheils Geschäftsangelegenheiten. Bezüglich der Waarenproben besteht gleichfalls ein erheblicher Unterschied zwischen Versand und Eingang, indem nach Dänemark fünfmal, nach

Schweden und Norwegen sogar zehnmal so viel abgesandt werden, als von dort hier eingehen. In der Richtung aus Dänemark gehen zumeist Getreideproben ein; unter den in geringer Zahl vorkommenden Proben aus Schweden und Norwegen — 3 900 bz. 2 400 Stück — ist eine bestimmte Gattung nicht besonders vorherrschend. Deutschland versendet nach den nordischen Reichen vorzugsweise Proben von Kolonial- und Manufakturwaaren.

Ueber das durchschnittliche Mafs hinaus erhebt sich der Verkehr mit der Schweiz. Dieses Land mit 2,6 Millionen Einwohnern erhält allein aus dem deutschen Reichs-Postgebiete vier Millionen Briefsendungen und liefert deren 3,2 Millionen Stück hierher aus. Es gelangen 577 000 Briefe und 337 600 Stück Drucksachen mehr nach der Schweiz, als wir von dort empfangen. Die Schweiz, wegen ihrer grofsartigen Naturschönheiten, ihrer schön gelegenen klimatischen Kurorte weltberühmt, beherbergt eine Menge von Fremden. Dieser aufsergewöhnlich starke Fremdenzuflufs ist es hauptsächlich, der den grofsen Briefverkehr hervorruft. Aus demselben Grunde erklärt sich das Mehr bei den Drucksachensendungen, indem hierbei die Zeitschriften unter Band, welche die in der Schweiz weilenden Deutschen nachgesandt erhalten, einen entscheidenden Einflufs ausüben. An Postkarten wurden im Jahre 1879 468 500 Stück von der Schweiz hierher ausgeliefert, d. s. 63 300 Stück mehr, als von hier dorthin. Dieser Unterschied läfst sich darauf zurückführen, dafs die deutschen Reisenden ihren Angehörigen von diesem oder jenem schönen oder sehr hochgelegenen Aussichtspunkte her unter Verwendung von Postkarten Nachricht zu geben pflegen. Derartige briefliche Mittheilungen haben in der Regel eine Erwiderung mittels Postkarte nicht zur Folge. Die Zahl der Waarenproben ist im Vergleich zu den übrigen Sendungen nicht bedeutend, 65 000 Stück nach, 53 000 Stück aus der Schweiz. Im Verkehr mit diesem Lande liegt überhaupt weniger Geschäfts- als Familien- und Privatkorrespondenz vor. Dieses Verhältnifs entspringt einerseits aus dem Fremdenverkehr, zum Anderen aus dem Umstande, dafs die Bewohner der deutschen Kantone der Schweiz mit ihren deutschen Nachbarn vielfach durch Familie und Geselligkeit verbunden sind, und dafs viele Schweizer und Schweizerinnen in die Fremde, gern auch nach Deutschland wandern, um dort als Handelsleute, Zuckerbäcker, Diener, Kinderwärterinnen, Gouvernanten u. s. w. etwas zu erwerben, mit dem sie später in der Heimath auskömmlicher leben können. Die portofreien Briefsendungen erscheinen in beiden Richtungen zahlreicher — 18 000 bis 22 000 Stück —, als bei den meisten anderen fremden Ländern, was gleichfalls dem umfangreichen Fremdenverkehr beizumessen ist, indem aus diesem Anlafs die Korrespondenz auch der beiderseitigen Postanstalten in Erledigung der Wünsche des reisenden Publikums sich vermehrt.

Wir kommen nun zu den westlichen Nachbarländern, von denen — wie erwähnt — Deutschland mehr Briefsendungen erhält, als es dahin absendet. Ueberraschend erscheint dieses Ergebnifs in Bezug auf Niederland, dessen Bevölkerungsziffer neunmal kleiner ist, als diejenige des Deutschen Reichs-Postgebiets. Die Zahl der Briefsendungen aus Niederland nach dem Reichsgebiet in Höhe von 3,7 Millionen Stück übersteigt die 3,4 Millionen Stück nach Niederland um 300 000 Stück oder 8,8 pCt. Bei den Drucksachen beläuft sich die Steigerung auf 243 000 Stück oder 55,3 pCt. und bei den Waarenproben erreicht sie ihren Gipfel mit 301 400 Stück oder 321 pCt. Der eigentliche Briefverkehr weist für das Jahr 1879, abweichend von dem der Vorjahre, in der Richtung nach Niederland 287 900 Stück mehr auf, als bei der Beförderung von dort hierher. Der Schwerpunkt des Uebergewichts der niederländischen Korrespondenz liegt also in den Drucksachen und Waarenprobensendungen. Niederland, vorzugsweise zwar Landwirthschaft treibend und in der technischen Kultur nicht so bedeutend als seine Nachbarländer,

zeichnet sich durch einen ausgedehnten blühenden Handel aus. Es besitzt werthvolle Kolonien in fast allen Welttheilen, die wichtigsten in Asien. Aus diesen produktenreichen Besitzungen, namentlich in Niederländisch-Ostindien, Guyana und Westindien, gehen die Bodenerzeugnisse, wie Kaffee, Zucker, Gewürze, Baumwolle, Zinn etc. in grofsen Mengen ein. Dieselben werden in der Regel in den bekannten grofsartigen Frühjahrs- und Herbstauktionen der niederländischen Handelsgesellschaft zu Amsterdam versteigert, wonächst der Vertrieb in das Ausland, besonders nach Deutschland, ins Werk gesetzt wird. Aufserdem treibt Niederland noch bedeutenden Handel mit Seefischen, mit Erzeugnissen seiner auf hoher Stufe der Entwickelung stehenden Viehzucht, mit vorzüglichen Sämereien aus seinen zahlreichen berühmten Blumenzüchtereien. Die Ausführung des Vertriebes all jener Artikel ruft die grofse Anzahl der Drucksachensendungen hervor, welche die Förderung des Waarenabsatzes bezwecken, und daher meistens in Preislisten, Marktberichten, Schiffsnachrichten bestehen. Aber auch politische Zeitungen, welche zugleich die jeweilige Lage des Welthandels schildern, gehen von dort mehrfach ein, insbesondere nach der Rheinprovinz, und im Sommer an die in deutschen Badeorten weilenden Niederländer. Unter den Drucksachen nach Niederland sind aufser den sonst gewöhnlich vorkommenden Gegenständen noch Bücher, Musikalien, Modezeitungen zu erwähnen. Die Waarenprobensendungen aus Niederland enthalten Proben von Kolonialwaaren fast aller Art, Sämereien, Tabak, Raps, während den Niederländern von hier aus Muster von Manufaktur- und ähnlichen Waaren zugehen.

Nach Mafsgabe des Charakters des Briefverkehrs rechnet man 70 bis 80 pCt. auf Sendungen geschäftlichen Inhalts, 20 bis 25 pCt. auf Familien- und Privatbriefe, etwa 10 pCt. auf Briefe anderer Art.

Der Briefverkehr des deutschen Reichs-Postgebiets mit dem am dichtesten bevölkerten Lande Europas, mit Belgien, darf als ein sehr erheblicher bezeichnet werden, besonders wenn man erwägt, dafs dieses Land 5,4 Millionen, jenes Gebiet 35,8 Millionen Einwohner zählt. Der Verkehr aus Belgien ist bisher in der Regel um 300 000 bis 400 000 Briefsendungen jährlich stärker gewesen, als derjenige aus der entgegengesetzten Richtung; nur für das Jahr 1879 ist dieser Unterschied als geringer, auf rund 100 000 Stück ermittelt worden. Es wurden abgesendet nach Belgien 2,4 Millionen, entgegengenommen 2,5 Millionen Briefsendungen. Die Zahl der eigentlichen Briefe betrug in beiden Richtungen gleichmäfsig je 1,6 Millionen Stück. An Postkarten wurden diesseits 259 100 Stück abgesendet, d. s. 61 000 Stück mehr, als von dort hierher gelangten. Dagegen belief sich die Zahl der aus Belgien herrührenden Drucksachen auf 540 600 Stück, der Waarenproben auf 183 600 Stück, d. s. 70 000 bz. 109 000 Stück mehr, als aus dem deutschen Reichs-Postgebiet. Die verhältnifsmäfsig grofse Menge der letztgedachten beiden Kategorien von Briefsendungen kennzeichnet den Verkehr als einen überwiegend kaufmännischen, ähnlich wie dies bezüglich Niederlands ausgeführt worden ist. Demgemäfs lassen sich die dort angegebenen Zahlenverhältnisse für Geschäfts-, Familien- u. s. w. Korrespondenz im Allgemeinen auch hier anwenden. Die Menge der Geschäftsbriefsendungen u. s. w. in Höhe von etwa 75 pCt. und das Mehr dieser Sendungen aus Belgien kann nicht auffällig erscheinen, wenn in Betracht gezogen wird, dafs es sich hier um die Beziehungen zu einem Lande handelt, dessen Industrie in einzelnen Zweigen eine Entwickelung erreicht hat, die auf dem europäischen Kontinent nicht ihres Gleichen findet. In der Verarbeitung des Flachses, der Wolle, Baumwolle, des Eisens, in der Fabrikation von Maschinen, Waffen und anderen Metallwaaren, wetteifert Belgien rühmlichst mit dem ersten Industrielande der Erde, mit Grofsbritannien; in der Fabrikation der Spitzen steht es einzig da. Sein Han-

del mit überseeischen Produkten, vorzugsweise mit Wolle, auch mit Seefischen und anderen Seethieren aus Ostende und Antwerpen ist bedeutend und begründet die grofse Zahl der zumeist in Preislisten u. s. w. bestehenden Drucksachen. Zu diesen gehört aber auch eine Menge unter Kreuzband hier eingehender belgischer Zeitungen in französischer Sprache. In Bezug auf die Familien- und Privatkorrespondenz verdient zur Erläuterung noch erwähnt zu werden, dafs die Badeorte Ostende und Blankenberghe von Deutschen zahlreich besucht werden, dafs in Brüssel, Lüttich und Antwerpen viele Deutsche leben und ein nicht geringer Bruchtheil des Dienstpersonals in jenen Städten aus Deutschland herrührt. In belgischen Pensionaten werden viele Töchter wohlhabender Eltern aus dem deutschen Rheinlande erzogen.

Frankreich übermittelt 3,2 Millionen Briefsendungen mehr nach dem deutschen Reichs-Postgebiet, als es von demselben empfängt; denn die 10,4 Millionen von dort eingehenden werden diesseits mit einer Gegensendung von 7,2 Millionen Stück erwidert. Es gehen mehr ein als ab 483 600 Briefe, 2,7 Millionen Drucksachen, 149 900 Waarenproben, 2 700 portofreie Briefe; nur die 321 500 Postkarten aus Frankreich bleiben gegen die diesseits abgesandten um 142 400 Stück zurück. Die Postkarte hat sich nämlich in Frankreich noch nicht in dem Grade eingebürgert, wie dies in Deutschland der Fall ist. In Deutschland werden dreimal so viel Postkarten geschrieben als in Frankreich.

Der stärkere Brief- u. s. w. Verkehr aus Frankreich erklärt sich in der Hauptsache aus der bekannten Thatsache, dafs jenes Land in Bezug auf Handel- und Industrie einen hervorragenden Rang unter den Staaten Europas einnimmt. Insbesondere sind es Erzeugnisse der Textilindustrie, welche, trotz der gleichartigen guten Leistungen Deutschlands, dennoch vielfach leichten Eingang finden.

Hierin liegt eine Erklärung für die grofse Zahl der Drucksachensendungen, da dieselben hauptsächlich zu dem Zwecke abgeschickt werden, um den Absatz vorgedachter Artikel zu erhalten und zu erweitern. Unter den aus Frankreich eingehenden 3,9 Millionen Drucksachensendungen befinden sich erhebliche Mengen von Geschäftsanzeigen, Preisverzeichnissen mit aufgeklebten Stoffmustern etc., welche namentlich von den Pariser Magazinen nicht nur an Kaufleute, sondern auch an Beamte, Offiziere, Gutsbesitzer etc. versendet werden. Ein weiterer Grund dafür, dafs die Zahl der eingehenden Drucksachen so bedeutend überwiegt, liegt in der Art des französischen Zeitungsvertriebes. In Deutschland, namentlich in Elsafs-Lothringen, werden sehr viel französische und zwar vorzugsweise politische Zeitschriften gelesen. Der Bezug derselben erfolgt nicht wie in Deutschland durch Vermittelung der Post in geschlossenen Packeten, sondern es werden, der Art des Zeitungsversandes in Frankreich entsprechend, die Zeitungen zum gröfsten Theile unter Band den Beziehern unmittelbar vom Zeitungsverleger zugestellt. Für das Mehr in der Zahl der eingehenden Briefe um nahezu eine halbe Million Stück gelten im Allgemeinen die Anführungen, die über die günstige Stellung Frankreichs auf dem Gebiete der Gewerbethätigkeit oben gemacht worden sind.

Wenn auch vorzugsweise geschäftliches Leben den Gegenstand der Korrespondenz bildet, so ist doch der Familienschriftwechsel nicht gering zu veranschlagen; er wird in beiden Richtungen auf etwa 35 bis 40 pCt. anzunehmen sein. Den Ausschlag hierbei giebt Elsafs-Lothringen, dessen Bewohner auch nach der politischen Trennung von Frankreich mit den Bewohnern dieses Landes naturgemäfs in den mannigfachsten Beziehungen verblieben sind. Elsafs-Lothringen ist übrigens bei dem Gesammtbriefwechsel mit mehr als einem Drittel betheiligt.

Kein Land der Erde hat einen so ausgedehnten Briefverkehr aufzuweisen, wie Grofsbritannien und Irland. In seinen brieflichen Beziehungen zum deutschen Reichs-Postgebiete steht es jedoch hinter Bayern, Württemberg,

Oesterreich - Ungarn und Frankreich zurück.

In England, wie man das Britische Reich nach seinem Hauptlande häufig zu nennen pflegt, finden sich alle, einen lebhaften Briefverkehr begünstigenden Verhältnisse vereinigt: volkreiche Städte, Dichtigkeit der Bevölkerung, Wohlhabenheit, eine Industrie, die an Ausdehnung, zum Theil auch an Vortrefflichkeit der Erzeugnisse jede andere der Erde überragt, ein Welthandel in der grofsartigsten Bedeutung des Wortes und ein in hohem Grade ausgebildetes Verkehrswesen. England zählt auf 1 qkm 108 Einwohner und wird hierin nur noch von Belgien und Niederland übertroffen; unter seinen Städten giebt es deren 17 mit mehr als je 100000 Einwohnern, zusammen mit 7 Millionen Einwohnern, wogegen in Deutschland 12 Städte mit mehr als je 100000 Einwohnern vorhanden sind, die zusammen 2,7 Millionen Einwohner aufweisen. Englands Boden birgt einen unerschöpflichen Vorrath an Mineralien (Steinkohlen und Eisen), welche die Hauptgrundlage der starken englischen Industrie bilden. Die Ausdehnung seiner in allen Welttheilen liegenden, durch fortgesetzte neue Besitzergreifungen sich mehrenden auswärtigen Besitzungen von gegenwärtig 21 Millionen qkm — mehr als doppelt so grofs wie Europa —, worin mehr als ein Siebentel der ganzen Menschheit wohnt, bedingt die Grofsartigkeit des Handels. Sein Eisenbahnnetz hat eine Länge von 27900 km und ist nächst demjenigen in Deutschland das gröfste in Europa. Auch an Telegraphenleitungen besitzt es, abgesehen von Deutschland, mehr als jeder andere Staat in Europa, nämlich 183554 km. Alle diese Verhältnisse begründen die grofsartige Gestaltung des Postverkehrs sowohl im Innern des Landes, wie mit anderen Ländern. Es kann daher nicht Wunder nehmen, dafs England in seinem brieflichen Verkehr mit dem deutschen Reichs-Postgebiete dieses um 1,6 Millionen Briefsendungen übertrifft, obgleich es 50 geographische Meilen von der deutschen Grenze entfernt liegt. Es gehen nämlich diesseits ein: 7,3 Millionen, dagegen ab: 5,7 Millionen, und zwar gehen mehr ein als ab: 1,1 Millionen Briefe, 151000 (i. J. 1878: 420500) Drucksachen, 414300 Waarenprobensendungen. Zur Erweiterung des Absatzgebietes in Deutschland überschüttet England den Handelsstand und die Gewerbtreibenden in Deutschland mit Anpreisungen und Probensendungen aller Art. Es gehen aus keinem Lande so viel Waarenproben ein, wie aus England, nämlich mehr als eine halbe Million. An Postkarten dagegen treffen 28000 Stück weniger ein, als dorthin abgesandt werden. Die Familien- und Privat-Korrespondenz wird auf 10 bis 15 pCt. der Gesammtsendungen geschätzt. Die auf Kunst und Wissenschaft sich beziehenden, sowie die von Behörden ausgehenden Briefe u. s. w. sind der Zahl nach von keinem Belang.

Mit den vorstehenden Angaben in Bezug auf England finden die Erörterungen über die Ursachen der Verschiedenheit in dem Umfange des wechselseitigen Briefverkehrs des deutschen Reichs-Postgebiets mit den gröfseren Ländern Europas ihren Abschlufs. Für gleichartige Betrachtungen bezüglich des Verkehrs mit den übrigen europäischen Ländern fehlt es wegen der entfernteren Lage und wegen des verhältnifsmäfsig geringen Verkehrs an einer zureichenden Unterlage. Es bleibt nur noch ein aufsereuropäisches Land zu erwähnen, welches mit Deutschland in vielfachen Beziehungen steht, dies sind die Vereinigten Staaten von Amerika. Dieser Bundesstaat gehört zu denjenigen Ländern, welche dem deutschen Reichs-Postgebiete mehr Briefsendungen zuführen, als sie empfangen. Der Verkehrsumfang ist nicht unbedeutend. Das Mehr betrug im Jahre 1879: 400000 Stück (i. J. 1878: rund 1 Million), indem 2,7 Millionen Stück aus den Vereinigten Staaten eingingen, dagegen 2,3 Millionen Stück dorthin abgesandt wurden. Die Briefe und die Postkarten sind der Zahl nach, nämlich 1,7 Millionen bz. 55000 Stück, in den Richtungen hin- wie herwärts nahezu gleich. Das Hauptgewicht liegt in den Drucksachensendungen aus Amerika, die dem deutschen

Reichs-Postgebiete in einer Anzahl von rund 1 Million Stück zugehen, während von hier 573200 Stück abgesandt werden. Im Gegensatz zu dem Verkehr des Reichsgebiets mit den oben erwähnten Ländern, bei welchen das geschäftliche Leben in der Regel vorherrscht, bilden hier hauptsächlich Familien- und Privatangelegenheiten den Gegenstand des Briefwechsels. Zu der Bevölkerung Amerikas hat auch Deutschland seinen Antheil beigetragen. Seit mehreren Jahrzehnten wandern alljährlich durchschnittlich 20- bis 30000 Personen aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten. Die Ausgewanderten fühlen das Bedürfnifs, den in der Heimath zurückgebliebenen Angehörigen von ihrem Ergehen in der neuen Welt möglichst oft Nachricht zu geben, sollte dies auch nur durch Uebersendung einer Zeitungsnummer geschehen. Aus dergleichen Sendungen besteht die grofse Mehrzahl der Drucksachen, denn unter diesen befinden sich etwa 80 pCt. Zeitungen, die von den ausgewanderten Deutschen an deren Angehörige in Deutschland gerichtet sind; Geschäftsanzeigen und Preislisten gehen in geringer Anzahl ein. Auch der Waarenprobenversand, hin- wie herwärts 22000 bis 25000 Stück, erreicht keine besondere Höhe. Auffallend hoch erscheint die Zahl der unfrankirten Briefe nach Amerika, welche um 62000 Stück oder 133 pCt. die der gleichartigen Sendungen aus der entgegengesetzten Richtung überragt. Diese unfrankirten Briefe sind fast sämmtlich Privatbriefe, welche von den zurückgebliebenen Angehörigen der Ausgewanderten herrühren. Die Briefabsender befinden sich meistens in ärmlichen Verhältnissen, sie scheuen die Ausgabe für die Frankirung und überlassen das Portozahlen den Empfängern, von denen sie annehmen, dafs sie dort in günstigeren Verhältnissen leben.

Wirft man einen Rückblick auf die Ergebnisse der vorstehenden Betrachtungen, so fällt zunächst auf, dafs die Briefe der Zahl nach alle übrigen Korrespondenzsendungen übertreffen; sie bilden in der Richtung nach dem Auslande 65,6 pCt., aus dem Auslande 64,1 pCt. der gesammten ausländischen Briefsendungen. Dieses Verhältnifs ist um so merkwürdiger, wenn man erwägt, dafs das Porto für die sonst noch bestehenden, zur Briefpost gehörigen Versendungsgelegenheiten, als Postkarten, Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapiere etc. zum Theil erheblich mäfsiger ist, als das Porto für die Briefe. Dafs trotzdem die Gesammtzahl aller ausgetauschten Briefe die Gesammtzahl der übrigen Briefpostgegenstände nicht unbedeutend überwiegt, beweist eben, wie der zu jeglicher Art von Mittheilungen zu verwendende Brief dem Verkehrsbedürfnisse doch am meisten Rechnung trägt. Was die Gattung anbelangt, so ist die Zahl der Geschäftsbriefe im Verkehr mit dem Auslande gröfser, als die Zahl der Familien- und Privatbriefe; wo dies nicht der Fall ist, da liegen ungewöhnliche Verhältnisse vor, wie solche beispielsweise in den Beziehungen zu den Vereinigten Staaten von Amerika vorhanden sind. Im Allgemeinen bewegt sich der ausländische Briefverkehr in Geschäftsangelegenheiten in den Grenzen zwischen 60 bis 80 pCt., in Familien- und Privatangelegenheiten zwischen 15 bis 35 pCt. der gesammten Briefsendungen.

Im Briefverkehr innerhalb eines Landes gestalten sich jene Verhältnisse anders, und zwar wesentlich zu Gunsten der Familien- und Privatbriefe. Die unfrankirten Briefe bilden von der Gesammtzahl der portopflichtigen Briefe im Verkehr mit den dem Weltpostverein angehörenden Ländern 1,8 pCt., nach Ländern, welche diesem Verein nicht angehören 3,3 pCt., aus dergleichen Ländern 50,1 pCt.; die absolute Zahl der letztgedachten Briefe beträgt jedoch nicht mehr als etwa 26000 Stück. Die fortschreitende Zunahme der Frankirung gehört mit zu den Erfolgen des Weltpostvereins, und wahrlich nicht zu den geringsten, wenn man bedenkt, wie wesentlich der Postdienst durch die Frankirung der Sendungen erleichtert wird. Die von Behörden ausgehenden Briefe nach und aus dem Auslande kommen in verhältnifsmäfsig geringer Anzahl vor; den

wichtigsten Antheil hieran hat die diplomatische Korrespondenz, der Schriftwechsel der Gerichtsbehörden, der Zollbehörden. An portofreien Briefen werden 400 000 Stück nach, 442 000 Stück aus dem Auslande, d. s. 0,6 bz. 0,7 pCt., befördert. Dieselben rühren mit wenigen Ausnahmen von Postbehörden her.

Nächst den Briefen wird von der Form der Drucksachensendung der meiste Gebrauch gemacht. In einer Menge von 15 bis 16 Millionen bilden sie 22 bis 23 pCt. der ausländischen Korrespondenz. Geschäfts-Anzeigen, Preisverzeichnisse, Lotterieloose, namentlich aus Hamburg, machen den Hauptbestandtheil aus. Bei der Post in Hamburg wurden im Jahre 1875 an Lotteriebriefen allein unter Band 6,4 Millionen Stück aufgeliefert.

Drucksachensendungen in Familienangelegenheiten kommen nur in geringer Anzahl vor. Doch erscheinen in Folge des Umstandes, dafs in mehreren Ländern die Annahme der Bestellungen auf Zeitungen nicht wie in Deutschland durch Vermittelung der Postanstalten, sondern von den Zeitungsverlegern unmittelbar besorgt wird, dafs ferner sich viele Deutsche im Auslande und viele Ausländer in Deutschland aufhalten, — unter den Drucksachensendungen auch eine Menge Zeitungen unter Band mit Aufschriften an bestimmte Personen.

Der Versand an Waarenproben gestaltet sich in der Richtung aus den europäischen Ländern mit 2,1 Millionen Stück etwas gröfser, als derjenige aus entgegengesetzter Richtung mit 1,5 Millionen. Die meisten derartigen Sendungen rühren aus England, Niederland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn und Belgien her. Ihr Inhalt besteht, der Natur der Verhältnisse entsprechend, meistens aus Proben der Erzeugnisse des Bodens und der Industrie des Absendungslandes bz. dessen Kolonien. Wenn aus dem deutschen Reichs-Postgebiete unter anderen auch Proben von Kolonialwaaren zur Versendung gelangen, so geschieht dies in solchen Fällen, in welchen Deutschland den Zwischenhandel für diese Waaren übernimmt.

---

## 46. Das russische Postwesen im Jahre 1878.

In ähnlicher Weise wie seitens der Mehrzahl der europäischen Postverwaltungen wird auch von dem Russischen Postdepartement alljährlich eine Statistik über die Post-Betriebsergebnisse herausgegeben. Wir lassen im Nachstehenden aus dem sehr umfangreichen und ausführlichen Material, welches die zuletzt erschienene, das Jahr 1878 behandelnde Veröffentlichung dieser Art bietet, diejenigen Angaben folgen, welche geeignet sind, über die Verhältnisse des russischen Postwesens einen Ueberblick zu gewähren.

Das russische Postgebiet erstreckt sich über einen Flächenraum von mehr als 22 Millionen Quadratkilometern, es ist mithin mehr als doppelt so grofs, als ganz Europa und übertrifft den Umfang des Deutschen Reiches um das Vierzigfache. Auf diesem Raume wohnen etwa 88 Millionen Menschen. Im europäischen Rufsland treffen 14 Seelen auf das Quadratkilometer, in Sibirien dagegen nur 0,28, d. h. dort lebt auf je 4 qkm durchschnittlich nur ein Mensch. Es liegt nahe, mit welchen Schwierigkeiten die Postverwaltung zu kämpfen hat, um ihre Thätigkeit, wie es geschieht, auf alle Theile dieses ungeheuren Gebiets auszudehnen, in welchem die Verschiedenheit des Klimas und der Bodenbeschaffenheit, sowie der niedrige Kulturzustand der Einwohnerschaft einem geregelten Verkehr auf weiten Strecken noch besondere Hindernisse entgegenstellen.

Die Zahl der Postanstalten im russischen Reich belief sich Ende des Jahres 1878 auf 2606; darunter 236, die nur für den Verkehr mit gewöhnlichen Postsendungen bestimmt waren. Hierzu treten jedoch noch 1416 Eisenbahnstationen, welche die Befugnifs zur

Annahme gewöhnlicher Briefsendungen besitzen, so dafs die Gesammtzahl der Annahmestellen in Rufsland sich auf 4022 beziffert (gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 344).

Briefkasten waren 7349 vorhanden, 848 mehr als im Jahre 1877.

Das Beamten-Personal bestand aus 14 683 Personen; nämlich 1794 Postanstalts-Vorsteher, 5 597 Beamten und 7 292 Unterbeamten.

Aufserdem sind bei den Posthaltereien und Relais beschäftigt: 2 571 Schreiber, 2235 Starosten (Stallaufseher, welche indefs auch bei dem Postreiseverkehr Dienste zu leisten haben) und 17 751 Postillone, so dafs das russische Postbeamten-Personal sich insgesammt auf 37 240 Personen beläuft.

Die Zahl der Posthaltereien und Relais betrug zusammen 4365 (71 mehr als im Vorjahr). Auf denselben wurden 48 717 Pferde unterhalten. Zur Verwendung kamen dieselben im Ganzen bei 12 469 289 Dienstleistungen, und zwar bei Beförderung von Reisenden 7 996 461 Mal, im Uebrigen bei dem Transport von Postgütern und Estafetten.

Der Postengang war derart geregelt, dafs von den Postanstalten des Reichs

2224 täglich einmal und mehr Postverbindung mit anderen Orten besafsen,
74 hatten eine solche sechsmal in der Woche,
40 fünfmal,
509 viermal,
314 dreimal,
721 zweimal,
121 einmal wöchentlich,
14 zweimal und
3 nur einmal im Monat; endlich
2 nur einmal des Jahres.

Die Strafsen, auf denen der Postverkehr sich bewegte, hatte eine Gesammtlänge von 152 320 Werst oder 161 983 Kilometer. Davon entfielen auf:

| | | | |
|---|---|---|---|
| die Schienenwege . . . . . | 21 484 | Werst | ( 22 988 km) |
| die Kunststrafsen . . . . . | 7 844 | - | ( 8 393 - ) |
| die gewöhnlichen Landstrafsen . | 103 765 | - | (111 029 - ) |
| das hohe Meer . . . . . . | 8 738 | - | ( 9 350 - ) |
| Landseen und Flüsse . . . . | 10 489 | - | ( 11 223 - ). |

Zurückgelegt wurden von den Posten auf diesen Strafsen insgesammt 53 297 815 Werst oder 57 028 663 km; nämlich:

| | | | |
|---|---|---|---|
| auf den Schienenwegen . . | 21 407 400 | Werst | (22 905 918 km) |
| auf den Kunststrafsen . . . . | 3 782 491 | - | ( 4 047 265 - ) |
| auf den Landstrafsen . . . . | 25 525 566 | - | (27 312 357 - ) |
| auf hohem Meere . . . . . | 896 078 | - | ( 958 803 - ) |
| auf Landseen und Flüssen . . . | 1 686 280 | - | ( 1 804 320 - ). |

Die russische Postverwaltung befafst sich aufser mit der Beförderung gewöhnlicher und eingeschriebener Briefpostsendungen auch mit derjenigen von Werthsendungen und Packeten. Die Annahme gewöhnlicher Packete erfolgt nur unter einschränkenden Bedingungen, und die Beförderung von Reisenden wird als ein Nebenzweig des Postbetriebes angesehen.

Ueber den Umfang des Beförderungsdienstes geben die folgenden Zahlen Aufschlufs.

Im inländischen Verkehr kamen zur Versendung:

| | | |
|---|---|---|
| Gewöhnliche frankirte Briefe . . . | 68 884 058 | Stück |
| Unvollständig frankirte . . . . . | 118 565 | - |
| Portofreie Sendungen . . . . . . | 25 293 435 | - |
| Offene Briefpostsendungen . . . . | 2 620 530 | - |
| Eingeschriebene Sendungen . . . | 4 056 752 | - |
| Streifbandsendungen . . . . . . | 4 116 754 | - |
| Abonnirte Zeitschriften (Nummern) . | 77 439 659 | - |
| Estafetten . . . . . . . . . | 26 870 | - . |

Davon aus dem Lokalverkehr:

| | | |
|---|---|---|
| Gewöhnliche frankirte Briefe . . . | 3 518 387 | Stück |
| Offene Briefpostsendungen . . . . | 864 998 | - |
| Eingeschriebene Sendungen . . . | 30 398 | - |
| Streifbandsendungen . . . . . . . | 866 795 | - |
| Abonnirte Zeitschriften . . . . . . | 11 428 789 | - . |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Geld- und Werthbriefe | 8 013 058 Stück | im Werthe von | 2 660 146 559 Rbl. |
| Werthpackete . . . | 1 461 467 - | - - - | 86 054 684 - |
| Gewöhnliche Packete | 793 898 - . | | |

Im internationalen Verkehr

| | gingen ein: | kamen zur Absendung: |
|---|---|---|
| Frankirte Briefe . . . . | 4 893 573 Stück | 4 574 258 Stück |
| Unfrankirte Briefe . . . | 232 474 - | 157 676 - |
| Offene Briefpostsendungen . | 304 664 - | 172 845 - |
| Einschreibbriefe . . . . | 322 741 - | 284 640 - |
| Streifbandsendungen . . . | 1 925 282 - | 1 203 383 - |
| Geld und Werthbriefe . . | 33 412 - | 101 792 - |
| im Werthe von | 33 600 837 Rbl. | im Werthe von 33 122 801 Rbl. |
| Werthpackete . . . . . . | 78 497 Stück | 35 247 Stück |
| im Werthe von | 7 704 686 Rbl. | im Werthe von 5 619 921 Rbl. |
| Packete ohne Werth . . | 14 015 Stück | 5 509 Stück |
| Zeitungssendungen . . . | 3 419 861 - | 882 958 - . |

Es gingen durchweg aus dem Auslande mehr Sendungen ein als dorthin abgesandt wurden; namentlich übertrifft die Zahl der eingegangenen Zeitungen diejenige der abgesandten um das Dreifache. In den letzten zehn Jahren hat sich die Privatkorrespondenz etwa vervierfacht. Gleichwohl entfällt auch jetzt noch auf jeden Einwohner durchschnittlich im Jahre kaum **ein** Brief.

Von der Gesammtzahl der durch die Post beförderten Sendungen blieben unbestellbar:

188 187 Stück aus dem Inlandsverkehr,
1 428 - aus dem internationalen Verkehr,
Zusammen 189 615 Stück.

Diese vertheilen sich, wie folgt, auf die verschiedenen Arten der Korrespondenz:

Inlandsverkehr:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gewöhnliche Briefe . . . . . . . | 141 223 | oder 0,205 | pCt. der Gesammtzahl |
| Einschreibsendungen . . . . . | 20 070 | - 0,495 | - - - |
| Geld- etc. Briefe . . . . . . . . | 11 838 | - 0,168 | - - - |
| Offene und Bandsendungen . . . | 13 358 | - 0,198 | - - - |
| Packete . . . . . . . . . . . . | 1 698 | - 0,116 | - - - . |

Internationaler Verkehr.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gewöhnliche Briefe . . . . . . . | 1 207 | oder 0,198 | pCt. der Gesammtzahl |
| Einschreibsendungen . . . . . | 19 | - 0,006 | - - - |
| Offene und Bandsendungen . . . | 145 | - 0,007 | - - - |
| Packete . . . . . . . . . . . . | 57 | - 0,073 | - - - |

In Verlust geriethen während des Jahres 1878:

Aus dem Inlandsverkehr.

915 Geld- und Werthbriefe (0,011 pCt. der Gesammtzahl) mit einem Gesammtwerth von 93 802 Rbl. 9 Kop.,
47 Werthpackete . . . (0,003 pCt. der Gesammtzahl) mit einem Gesammtwerth von 3 003 Rbl. 80 Kop.,
120 eingeschriebene Briefe (0,003 pCt. der Gesammtzahl).

Aus dem internationalen Verkehr.

4 Geldbriefe . . . (0,003 pCt. der Gesammtzahl) im Werthe von 625 Rbl.,
17 Einschreibbriefe . (0,003 - - - ).

Die russische Postverwaltung verwendet an Werthzeichen:

Freimarken in 8 verschiedenen Werthen, nämlich zu 1, 2, 3, 5, 8, 10, 20 und 30 Kopeken;

Gestempelte Briefumschläge in 5 Werthen, nämlich zu 5½, 8½, 10½, 20½ und 30½ Kopeken, und

Blankets zu sogen. offenen Briefpostsendungen in drei verschiedenen Arten, nämlich ungestempelte und mit Stempeln zu 3 und 4 Kopeken versehen. Eine vierte Gattung zu 5 Kopeken ist seit 1878 aufser Verwendung gekommen.

Aus einer der Statistik beigefügten Uebersicht ergiebt sich, dafs Postwerthzeichen in Rufsland seit dem Jahre 1848 eingeführt sind, und zwar haben zuerst die Briefumschläge der höchsten drei Werthe Anwendung gefunden. Briefmarken, und zwar zum Werthe von 10 Kopeken, sind zuerst im Jahre 1857, die Blankets für Waarenproben etc. im Jahre 1872 in Gebrauch genommen worden. — Im Jahre 1878 hat der Absatz an Werthzeichen betragen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| bei den Freimarken | 67 324 914 | Stück im Werthe von | 4 763 308 | Rbl. | 53 Kop. |
| bei den gestempelten Briefumschlägen . | 11 326 292 | - - - - | 961 317 | - | 12 - |
| bei den Blankets . | 2 735 965 | - - - - | 93 251 | - | 7½ - . |

Was die finanziellen Ergebnisse der russischen Verwaltung betrifft, so betrugen im Jahre 1878
die Einnahmen . . . . . . . . . . . . . . . 13 995 034 Rbl.

Diesen stehen gegenüber folgende Ausgaben:

| | | |
|---|---|---|
| für Unterhalt des Personals . . | 3 959 785 Rbl. | |
| sachliche Kosten . . . . . . . . | 1 859 954 - | |
| für Beförderung der Posten . . | 1 962 659 - | |
| Ersatzleistungen . . . . . . . | 75 930 - | |
| Unterhalt des Pferdebestandes . | 6 378 712 - | |
| Rimessen für ausländische Korrespondenz . . . . . . . | 125 714 - | |
| Bau und Reparatur von Posthäusern | 100 649 - | |
| Inventarien . . . . . . . . . | 157 630 - | |
| sonstige Kosten . . . . . . . | 60 284 - | |
| | | 14 681 317 Rbl. |

Die Ausgaben übersteigen mithin die Einnahmen um den Betrag von . . . . . . . . . . . 686 283 Rbl.

Der statistische Bericht bemerkt hierzu folgendes: Von dem Pferdebestand ist nur ein Drittel zur Beförderung von Posten und Estafetten zur Verwendung gekommen; die übrigen zwei Drittel dienten dem Reiseverkehr, also einem Verkehrszweige, welcher den eigentlichen Zwecken der russischen Postverwaltung fernsteht. Sollen daher die eigentlichen Ausgaben der Post-

verwaltung festgestellt werden, so müssen die Kosten für Unterhaltung der zur Beförderung von Reisenden benutzten Pferde mit zwei Drittel des Gesammtbetrages in Abzug gebracht werden. Wird der dann verbleibende Betrag von 2 288 092 Rubel als der bezügliche Ausgabeposten in Rechnung gestellt, so ergiebt sich ein Ueberschufs von 3 404 339 Rubeln. Aufserdem mufs noch in Betracht gezogen werden, dafs die gesammte Korrespondenz der russischen Staatsbehörden, welche, wie die oben angeführten Zahlen erkennen lassen, den dritten Theil der Gesammt-Korrespondenz ausmacht, portofrei befördert wird, dafs mithin die Postverwaltung eine Last zu Gunsten der übrigen Staaatsbehörden trägt, für welche ihr keine Entschädigung gewährt wird.

Zum Schlufs mögen hier einige Angaben über den Postverkehr der Hauptstadt ihren Platz finden. In St. Petersburg befinden sich 288 Briefkasten, welche sechsmal täglich geleert werden. Die Bestellung der Korrespondenz findet gleichsfalls sechsmal statt. Das Personal besteht aus 1 284 Personen, nämlich 365 Beamten und 919 Unterbeamten, unter denen sich 491 Briefträger befinden. Der Briefverkehr weist mehr als 10 Millionen Sendungen auf, darunter mehr als 1 Million nach dem Auslande. An Geld- und Werthsendungen wurden 1 089 000 Stück mit 735 Millionen Rubel abgesandt und 815 000 Stück mit 567 Millionen Rubel gingen ein. Die Einnahme belief sich auf 2 172 556 Rubel, die Ausgabe auf 685 472 Rubel.

---

## 47. Das neue portugiesische Post- und Telegraphen-Gesetz.

Der Deputirtenkammer Portugals ist von dem dortigen Ministerium für öffentliche Arbeiten, Handel und Industrie unterm 31. Januar d. J. der Entwurf zu einem Gesetz über das Post- und Telegraphenwesen zur Berathung vorgelegt worden.

Die Verwaltung der Posten und Telegraphen in Portugal wurde seither durch zwei selbstständig neben einander bestehende Centralbehörden geleitet. Der Gesetzentwurf nimmt nun das in Deutschland, Grofsbritannien und Frankreich herrschende System zum Vorbild und setzt die Vereinigung der beiden Dienstzweige unter einer Centralbehörde fest. In den Motiven zu dem Gesetze ist gesagt, dafs von dieser veränderten Organisation ebensowohl Vortheile für das Publikum, wegen der erleichterten Benutzung der Verkehrseinrichtungen, als auch für den Staat, durch Verminderung der Ausgaben und durch eine allmähliche Steigerung der Einnahmen, zu erwarten seien.

Der Gesetzentwurf stellt eine sehr umfangreiche Arbeit dar. Nicht allein, dafs derselbe eine Menge von dienstlichen Verhältnissen und Disziplinen einer gesetzlichen Regelung entgegenführt, deren Festsetzung in den meisten anderen Staaten im Verwaltungswege erfolgt, trifft der Entwurf auch bereits bezüglich solcher Verkehrseinrichtungen Bestimmung, deren Einführung innerhalb der portugiesischen Post- und Telegraphenverwaltung zunächst noch der Zukunft vorbehalten ist (pneumatische und akustische Beförderungsmittel u. s. w.).

Mit Rücksicht auf das Interesse, welches dieser Gesetzentwurf in den Kreisen der Verkehrsbeamten hervorzurufen geeignet ist, werden die wichtigsten Artikel desselben und insbesondere auch diejenigen, welche in den deutschen Postgesetzen sich nicht vorfinden bz. von diesen abweichen, nachstehend auszugsweise zur Kenntnifs der Leser gebracht.

Es sei noch vorausgeschickt, dafs auch die Verwaltung der Leuchtthürme, die Küstenbeleuchtung, die Bezeichnung des Fahrwassers, die Beaufsichtigung der semaphorischen Stationen zu den

Obliegenheiten der Post- und Telegraphenverwaltung gehören.

Der Artikel 1 des Entwurfs zählt die einzelnen Dienstzweige der Post-, Telegraphen- und Leuchtthurmverwaltung in Portugal auf. Derselbe lautet:

Artikel 1.

Der Dienst der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme umfafst:

1. die Annahme, Beförderung und Bestellung der Briefsendungen;

2. die Landpost;

3. die Ein- und Auszahlung von Postanweisungen und telegraphischen Postanweisungen;

4. die Einkassirung von Quittungen, Wechseln und Schuldverschreibungen für Rechnung von Privaten;

5. die Annahme von Zeitungsbestellungen;

6. die Beförderung der Posten auf Land- und Seewegen und auf Flüssen;

7. die Beförderung von Bestellungen;

8. die Erfüllung postalischer Obliegenheiten, welche aus Verträgen und Konventionen herrühren;

9. die Annahme, Beförderung und Bestellung von Telegrammen und Benachrichtigungen des öffentlichen oder Privatdienstes;

10. die Erleuchtung der Küsten, Sandbänke und Meereshäfen, die Aufstellung von Seetonnen, Baken, Merkzeichen und anderen Seezeichen;

11. die Ueberwachung der Küste und des Meeres, der semaphorischen Stationen, sowohl im Interesse der öffentlichen Sicherheit als zur Sicherung des zollfiskalischen Interesses und der Schifffahrt;

12. die meteorologischen Beobachtungen in den obigen Stationen, die Beförderung der Witterungsberichte und der Angaben über die mittlere amtliche Zeit durch die Schiffe;

13. die amtliche und private Korrespondenz zwischen der See und dem Festlande;

14. das Studium der auf den Post-, Telegraphen- und Leuchtthurmdienst bezüglichen technischen Fragen.

Im Artikel 2 ist von den Vorrechten der Post- und Telegraphenverwaltung die Rede. Unter diesen finden sich aufgeführt:

»Die Einrichtung, Verwaltung und Inbetriebsetzung von Telegraphenlinien und allen pneumatischen, akustischen und anderweiten Mitteln zum schnellen Austausch der Korrespondenz.«

Diese Bestimmung ist insofern besonders merkwürdig, als es sich dabei um eine Monopolisirung auch solcher Verkehrsmittel handelt, die erst künftig in Anwendung kommen können.

Artikel 3 bezeichnet solche Sendungen, welche von der Postbeförderung ausgeschlossen sind. Es sind dieses

»1. diejenigen Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr für die Beamten verbunden ist, oder welche die übrigen Sendungen zu beschädigen geeignet sind;

2. nicht eingeschriebene Briefe und Packete, welche Geld, Juwelen, Gold, Silber und Edelsteine enthalten;

3. Packete, welche auf den Inhaber lautende Effekten und Werthe enthalten;

4. die aus fremden Ländern herrührenden Sendungen, welche einem Eingangszoll unterliegende Gegenstände enthalten;

5. Gegenstände, welche das durch die Reglements festgesetzte Gewicht bz. den zulässigen Umfang übersteigen, und diejenigen Privatkorrespondenzen, welche über die für dieselben aufgestellten Bedingungen hinausgehen.«

Die Post- und Telegraphentaxen werden durch die Artikel 5 bis einschliefslich 11 festgesetzt. Von Interesse sind die Artikel 7 und 8, welche die Portobefreiungen zum Gegenstande haben. Dieselben lauten:

Artikel 7.

»Von der Portozahlung sind befreit:

1. für die Hin- oder Rücksendung: Postanweisungen, nicht eingeschriebene Briefe und Packete des öffentlichen Dienstes, welche zwischen den Behörden des Kontinents des Königreichs, der benachbarten Inseln und der überseeischen Provinzen ausgetauscht werden;

2. für die Rücksendung: unbestellbar gewordene bz. aus anderen Gründen

zurückzusendende frankirte Briefsendungen;

3. Benachrichtigungen in Betreff des Telegraphendienstes, meteorologische Berichte, sowie die astronomischen Berichte, welche die mittlere amtliche Zeit anzeigen.«

Artikel 8.

»Folgende Gebühren müssen jedoch gezahlt werden:

1. die Einschreibgebühr für Briefe und Packete des öffentlichen Dienstes;

2. bei amtlichen Telegrammen die Gebühr für die Zustellung und Aushändigung.

Die Einschreibgebühr wird im Voraus mittels Aufklebens von Freimarken entrichtet.«

Die Garantie-Verhältnisse werden durch die Paragraphen 12 bis einschliefslich 17 geregelt.

Nach Artikel 12 ist der Staat verantwortlich für Einschreibsendungen, für Briefe mit Werthangabe und für die durch die Reglements aufserdem festgesetzten Gegenstände. Die Höhe des zu leistenden Schadenersatzes wird durch Artikel 13 bestimmt. Derselbe lautet:

»Im Falle der Unterschlagung, des ganzen oder theilweisen Verlustes eines eingeschriebenen Briefes oder Packetes wird gezahlt:

1. dem Absender des eingeschriebenen Briefes oder Packetes ohne Werthangabe 9000 Reïs (40 Mark);

2. dem Absender eines Briefes mit Werthangabe nach Mafsgabe des Umfanges des Verlustes.

Der Werth derjenigen Effekten, welche Kursschwankungen unterworfen sind, wird nach den offiziellen Notirungen der Börse zu Lissabon am Tage der Einlieferung der Sendung festgesetzt, oder wenn dieser ein Feiertag war, nach der Notirung am nächst vorhergehenden Tage.

Die Reglements bestimmen diejenigen Fälle, in welchen eine Erstattung der Telegrammgebühren eintreten kann.«

Gemäfs Artikel 15 ist die Ersatzverbindlichkeit des Staates ausgeschlossen:

»1. wenn der Verlust eines eingeschriebenen Briefes oder Packetes in einem Lande stattfindet, welches nicht vertragsmäfsig die Verpflichtung zur Zahlung von Ersatzbeträgen übernommen hat;

2. wenn der Verlust auf eine Nachlässigkeit des Absenders zurückzuführen ist;

3. wenn bewiesen wird, dafs die Werthangabe falsch oder zu einem höheren Betrage erfolgt ist;

4. in Fällen höherer Gewalt, wie Bürgerkrieg oder Krieg mit fremden Mächten, Feuer, Schiffbruch und andere derartige Vorgänge.«

Im Artikel 18, welcher die Behandlung der unbestellbaren Sendungen zum Gegenstande hat, findet sich u. A. die Bestimmung, dafs »Geldbeträge, welche für Rechnung Dritter eingezogen worden sind, dem Staate anheimfallen, wenn dieselben nach Ablauf von 5 Jahren nicht abgefordert sind. Während dieser Zeit werden die Beträge bei der General-Depositenkasse aufbewahrt.«

Das Eigenthumsrecht an den Postsendungen wird durch Artikel 22 dahin festgesetzt, dafs »die Postsendungen, so lange sie nicht in die Hände des Empfängers gelangt sind, dem Absender angehören. Der Absender hat das Recht, die Postsendungen zurückzuziehen oder in der Beförderung oder Bestellung aufzuhalten, sobald er seine Identität nachgewiesen hat.«

Die Artikel 24 bis einschliefslich 73 behandeln die Organisation der Verwaltung, die Abgrenzung der Geschäftsbereiche und die Personalverhältnisse. Gleichzeitig werden in demselben die Leistungen der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung, sowie diejenigen Bedingungen festgesetzt, unter denen auf Antrag von Korporationen Telegraphenstationen errichtet werden können. Die bezüglichen Artikel lauten:

Artikel 43.

»Die Fortschaffung der Bahnposten und die Beförderung der nothwendigen Beamten geschieht gratis auf allen Eisenbahnlinien, selbst wenn sie nicht Eigenthum des Staates sein sollten.«

Artikel 45.

»Administrativ-Körperschaften zahlen dem Staate für jede auf ihren Antrag eingerichtete Telegraphenstation oder Post- und Telegraphenstation einen Betrag von 150 000 Reïs (675 Mark) jährlich, wenn ein Lokal und die Ausstattungsgegenstände durch die Körperschaft geliefert und die Einnahmen und Ausgaben für Rechnung des Staates bewirkt werden.

In die Verwaltung des Staates können diejenigen Stationen übergehen, deren festgestellte Einnahmen in drei auf einander folgenden Jahren die Betriebskosten um 50 000 Reïs (225 Mark) überstiegen haben.«

Die Artikel 74 bis einschliesslich 83 enthalten allgemeine Festsetzungen über die Leistungen der Schiffseigner u. s. w. für die Zwecke der Postverwaltung, über die den neu zu konzessionirenden Eisenbahngesellschaften im Interesse der Postverwaltung aufzuerlegenden Verpflichtungen, über den Markenverkauf, über einige persönliche Vorrechte der Beamten, über die Entschädigung der Grundbesitzer für die ihnen im Interesse der Verwaltung auferlegten Lasten, über den Post- und Telegraphenkursus und über die Einrichtung einer Hülfskasse. Die bezüglichen Artikel, welche besonders erwähnenswerth sind, folgen hierunter:

Artikel 74.

»Die Kapitaine und Schiffsmeister der nationalen Segel- oder Dampfschiffe sind verpflichtet, diejenigen Posten gratis zu befördern, welche ihnen sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt in portugiesischen Häfen übergeben werden.

Die Eigenthümer, Agenten oder Konsignatarien der Schiffe sind der Postverwaltung gegenüber für alle Unregelmäfsigkeiten verantwortlich, welche durch ihre Kapitaine oder Meister im Postdienste begangen werden.«

Artikel 76.

»Die fremden Schiffe, welchen das Patent als Postschiffe ertheilt ist, sind verpflichtet, die Briefposten, ohne Begrenzung des Umfangs oder Gewichts, gratis zu befördern. Dagegen geniefsen dieselben die nachstehenden Vorrechte:

1. Vorzug bei der Einschreibung, sowohl beim Verlassen des Hafens als beim Einlaufen in denselben und aufserdem am Ankerplatz;

2. Einschreibung sowohl beim Ein- als beim Auslaufen und am Ankerplatz zu jeder Stunde der Nacht;

3. Ausschiffung der Passagiere während der Einschreibung;

4. gleichzeitiges Ein- und Ausladen bei Tag und bei Nacht;

5. Entbindung von der Visitation, wenn nicht besondere Gründe zur Vornahme derselben vorliegen;

6. Abfertigung bei der Ein- oder Ausfahrt, sowohl an Feier- als an Ruhetagen, unter der Verantwortlichkeit der Agenten oder Konsignatarien der betreffenden Schiffsgesellschaften;

7. die Tonnenabgabe in den Häfen des Kontinents des Königreichs oder der benachbarten Inseln wird um ein Drittel ermäfsigt.

Die Bestallungen als »Postschiffe« werden durch den Generaldirector der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme ertheilt.

Die portugiesischen Postschiffe geniefsen gleiche Vorrechte wie die fremdländischen.«

Artikel 77.

»In den Verträgen, welche in Zukunft behufs Konzessionirung von Eisenbahnlinien zum Abschlufs gelangen, werden den Konzession-Nachsuchenden die folgenden Dienstleistungen zur unentgeltlichen Ausführung auferlegt:

1. Beförderung der Bahnposten und der Beamten, welchen die Bearbeitung der Postsendungen obliegt, in jedem Zuge, den die Generaldirection bezeichnen wird;

2. Bewilligung von zwei Wagen-Kompartimenten II. Klasse zur Beförderung der Posten und ihrer Begleiter in denjenigen Zügen, welche keine Bahnposten führen;

3. Beförderung von Post- und Telegraphenmaterialien;

4. äufsere Reinhaltung der Bahnpostwagen;

5. Beförderung von Beamten der

Generaldirection im Aufsichtsdienste oder zur Wahrung des fiskalischen Interesses der Verwaltung der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme;

6. Erlaubnifs, die Telegraphenleitungen der Postverwaltung an dem Gestänge der Eisenbahn-Telegraphenleitungen befestigen zu dürfen.«

Artikel 78.

»Die Prämie, welche gegenwärtig den Postdirectoren und den Inhabern der Zweigkassen für den Verkauf der Marken gewährt wird, wird abgeschafft.

Die Regierung wird darauf Bedacht nehmen, das Verfahren des Verkaufs der Marken und Frankoformulare zu erleichtern.«

Artikel 80.

»Die Post- und Telegraphenbeamten und die mit dem Verkauf der Marken Beauftragten können zu ihrer eigenen Vertheidigung und zur Vertheidigung der Gegenstände des Dienstes von den Waffen Gebrauch machen, ferner sind sie von allen persönlichen Lasten des Verwaltungs- und Gerichtsdienstes sowohl, als auch von der Verpflichtung der Einquartierung befreit.«

Artikel 81.

»Den Eigenthümern oder Miethern von Grundstücken oder Gebäuden, auf bz. an welchen Briefkasten oder Telegraphenleitungen angebracht werden sollen, wird der Schaden vergütet, welcher aus der Aufstellung oder Unterhaltung entsteht, und zwar nach Mafsgabe des Expropriationsgesetzes für das öffentliche Wohl.«

Artikel 82.

»Unter der Aufsicht der General-Direction wird in Lissabon ein praktischer Lehrkursus für Post-, Telegraphen- und Leuchtthurmwesen eingerichtet, welcher von Post- und Telegraphenbeamten geleitet wird.

Die jährliche Ausgabe für diesen Ausbildungskursus darf 1 000 000 Reïs (4 500 Mark) nicht übersteigen.«

Artikel 83.

»Die Regierung wird für die Post- und Telegraphenbeamten eine Hülfskasse organisiren, deren Fonds gebildet wird

1. aus freiwilligen Beiträgen der Mitglieder;

2. aus dem Ertrage für ausrangirte Schriftstücke;

3. aus den Beträgen für die Annahme von Briefsendungen nach der Schlufszeit;

4. aus den Zinsen von Beträgen, welche für Rechnung von Privatpersonen eingezogen worden sind und sich im Verwahrsam befinden, selbst für den Fall, dafs diese Zinsen reklamirt werden sollten;

5. aus Gold, Silber und Edelsteinen, welche in nicht eingeschriebenen Briefen oder Packeten vorgefunden worden sind;

6. aus überhobenen Telegrammgebühren, deren Rückerstattung an die Absender nicht hat ermöglicht werden können;

7. aus dem Verkaufsertrage von Journalen, Druckschriften, Proben und anderen unbestellbaren Gegenständen;

8. Erlös aus dem Verkauf von Telegrammen, Papierstreifen und ähnlichen Bestandtheilen, welche unbrauchbar geworden oder abgeschlossen sind, nach Ablauf der reglementsmäfsig festgesetzten Fristen.«

Die Strafbestimmungen, welche durch die weiteren Artikel 84 bis einschliefslich 103 festgesetzt werden, dürfen im Vergleich zu den durch die deutschen Postgesetze angedrohten als verhältnifsmäfsig hart bezeichnet werden. Wie aus den nachfolgenden Artikeln hervorgeht, sind dieselben nicht allein gegen das Publikum bz. die Beamten gerichtet, sondern bedrohen auch die Schiffskapitaine, welche sich in Bezug auf den Postdienst Unregelmäfsigkeiten zu Schulden kommen lassen.

Artikel 84.

»Wer den Inhalt eines Werthbriefes zu einem höheren als dem wirklichen Betrage angiebt, verfällt in eine Strafe zum sechsfachen Betrage des angegebenen Werthes.«

Artikel 85.

»Wer, ohne dazu ermächtigt zu sein,

Briefe zur Vertheilung oder Beförderung annimmt, verfällt in eine Strafe von 10000 bis 30000 Reïs (45 bis 135 Mark).«

Artikel 88.

»Der Kapitain oder der Meister eines Schiffes, welcher beim Einlaufen in die Bestimmungs- oder Unterwegshäfen die ihm anvertraute Post oder die ihm anvertrauten Posten nicht abliefert und dieses nicht wegen höherer Gewalt zu rechtfertigen vermag, verfällt in eine Strafe von 50000 bis 100000 Reïs (225 bis 450 Mark), welche durch die General-Direction der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme verhängt wird.

Der Besitzer, Agent oder Konsignatar des Schiffes sind für die auferlegte Strafe haftbar, falls sie nicht durch den Kapitain oder Meister gezahlt werden sollte.«

Artikel 89.

»Wer Telegramme fingirt oder fälscht, oder sich nachgemachter oder gefälschter Telegramme in betrügerischer oder solcher Absicht bedient, welche Schaden verursacht oder zu verursachen geeignet ist, verfällt in eine Strafe von sechs Monaten bis zu zwei Jahren Korrektions-Gefängnifs.«

Artikel 90.

»Wer ohne Berechtigung Telegraphen irgend eines Systems einrichtet, verliert das Material, dessen er sich bedient, und wird mit einer Strafe von 10000 bis 30000 Reïs (45 bis 135 Mark) belegt.«

Artikel 93.

»Beamte oder Funktionäre, welche in Briefe oder Packete des öffentlichen Dienstes Privatkorrespondenzen einschliefsen, oder in Diensttelegrammen Privatangelegenheiten behandeln, verfallen in eine Strafe von ein bis sechs Monat Korrektions-Gefängnifs.

Artikel 94.

»Die Post- und Telegraphenbeamten und Agenten, welche in doloser Weise die ihrer Sorge anvertrauten Briefe oder Telegramme eröffnen, die Eröffnung derselben gestatten, den Inhalt offenbaren und verbreiten, verfallen in eine Strafe von sechs Monaten bis zu zwei Jahren Korrektions-Gefängnifs.

In dieselbe Strafe verfallen diejenigen, welche einen Beamten zu diesem Verbrechen durch die im nachfolgenden Artikel bezeichneten Mittel verleiten.«

Artikel 95.

»Post- und Telegraphenbeamte oder Agenten, welche doloser Weise Post- oder Telegraphenkorrespondenzen unterschlagen oder beseitigen, verfallen in eine Strafe von drei bis sechs Jahren Landesverweisung oder in entsprechende Zellengefängnifsstrafe.

In dieselbe Strafe verfallen diejenigen Individuen, welche durch Geschenke, Versprechen, Gewalt, Drohung, Mifsbrauch der Gewalt oder der Autorität die Beamten veranlassen, die in diesem Artikel erwähnten Verbrechen zu begehen.«

Artikel 97.

»Wer die den Post- und Telegraphenbeamten anvertrauten Korrespondenzen oder Werthe raubt, verfällt in eine drei- bis sechsjährige Landesverweisung oder entsprechende Zellengefängnifsstrafe.

Wenn die Beraubung unter den Voraussetzungen des Artikels 432 des Strafgesetzbuches begangen wurde, so wird die Strafe verdoppelt.«

Artikel 98.

»Der Versuch der in den beiden vorhergehenden Artikeln erwähnten Verbrechen wird gemäfs der Bestimmung im Artikel 89 des Strafgesetzbuches bestraft.«

Artikel 99.

»Wer Marken, Postanweisungen oder Frankoformulare fälscht, wer solche Falsifikate verkauft oder verwendet, wer die auf den Marken befindlichen Entwerthungszeichen entfernt oder von entwertheten Marken Gebrauch macht, verfällt in eine Strafe von sechs Monaten bis zu zwei Jahren Korrektions-Gefängnifs.«

Artikel 102.

»Die im Post- und Telegraphendienst angestellten Individuen werden bezüglich der Bestrafung der durch oder gegen sie verübten Verbrechen als öffentliche Beamte angesehen.«

Die Artikel 104 bis einschliefslich 117 enthalten Uebergangsbestimmungen, welche vorzugsweise die Vertheilung der zur Zeit des demnächstigen Inkrafttretens des Gesetzes vorhandenen Beamten auf die neugeschaffenen Verwaltungsbezirke, sowie die Rang- und Gehaltsverhältnisse der Beamten betreffen.

Der letzte Artikel 108 bestimmt Folgendes:

»Alle Abänderungen dieses Gesetzes und des Reglements, welches die Regierung in Ausführung des Gesetzes erlassen wird, werden als Theile desselben angesehen und an geeigneter Stelle durch Nachträge, Zusätze und Streichungen von Artikeln oder Theilen derselben ausgedrückt.«

Der Gesetzentwurf, über welchen inzwischen bereits in der Deputirtenkammer abgestimmt worden ist, bedarf zu seinem Inkrafttreten nur noch der Genehmigung der Pairskammer, welche, wie mit Sicherheit zu erwarten ist, von derselben nicht versagt werden wird.

## 48. Das schweizerische Telegraphenwesen im Jahre 1879.

Die eidgenössische Telegraphenverwaltung hat soeben einen ausführlichen Bericht über ihre Geschäftsführung im Jahre 1879 veröffentlicht, welchem wir die nachstehenden, den Stand am Ende des letztverflossenen Jahres bezeichnenden statistischen Daten von allgemeinerem Interesse entnehmen.

Es betrug die Länge der vorhandenen Staats-Telegraphenlinien 6552,0, der Bahn-Telegraphenlinien 316,3, der Privat-Telegraphenlinien 118,7 km. Die Gesammt-Drahtlänge stellte sich bei den Staatslinien auf 16007,4, bei den Bahnlinien auf 2809,4, bei den Privatlinien auf 170,7 km. Die Länge aller Linien belief sich somit auf 6987,0 km mit einer Gesammt-Drahtlänge von 18987,5 km, was gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung um 46,6 km Linie und 102,0 km Leitung ergiebt. Die Länge der Ende 1879 vorhandenen Kabellinien betrug 59,6 km.

Von den im Ganzen vorhandenen 123243 Telegraphenstangen waren 10,20 pCt. von Eisen (konische, Muffen, Winkeleisen), 58,91 pCt. zubereitete (vorzugsweise nach dem System von Boucherie) und 30,89 pCt. unzubereitete Holzstangen. Was die Linienstörungen anlangt, so hat die Zahl derselben (im Ganzen 3525) gegen das Vorjahr eine Abnahme um 14,25 pCt. erfahren; dagegen hat die Gesammtdauer der Störungen um 13,24 pCt. und die Durchschnittsdauer einer Störung um 0,06 Stunden oder 1,2 pCt. zugenommen. In letzterer Beziehung ist zu bemerken, dafs in den Monaten Februar und Juli gewaltige Stürme in den Linien grofse Verheerungen anrichteten, zu deren schneller Reparatur das vorhandene Personal nicht immer ausreichte. Es entfiel eine Störung auf je 4,41 km und 1,12 Störungsstunden auf 1 km Drahtlänge.

Sämmtliche Leitungen sind allwöchentlich in Bezug auf Isolation geprüft worden. Das erzielte Ergebnifs stellt sich zwar weniger befriedigend als im Vorjahre, erscheint aber in Anbetracht der ausnahmsweise schlechten Witterung während des Jahres 1879 immerhin noch sehr günstig. Von sämmtlichen Messungen (im Ganzen wurden deren 14783 ausgeführt) sind 89,75 pCt. gut, 9,04 pCt. befriedigend und nur 1,21 pCt. ungenügend ausgefallen.

An Apparaten befanden sich Ende 1879 im Betriebe: 1446 Morse-Apparate (durchweg Farbschreiber), 126 als Apparate verwendete Relais, 21 Hughes- und 2 Meyer'sche Multiplex-Apparate. An Reserve-Beständen waren vorhanden: 237 Farbschreiber, 230 Morse-Apparate älteren Systems, 316 Relais und 2 Hughes-Apparate.

Die Zahl der dem Publikum geöffneten Telegraphenanstalten betrug 1173 (darunter 106 Eisenbahn-Telegraphenanstalten, 74 Sommer-Büreaus und 69 Aufgabe-Büreaus). Neu eingerichtet wurden im Laufe des Jahres 15 Telegraphen-Betriebsstellen. Ununterbrochener Tages- und Nachtdienst findet nur bei 5 Telegraphenanstalten statt, bei 10 Anstalten besteht verlängerter Tagesdienst, bei 55 voller Tagesdienst.

Das bei den Telegraphenanstalten beschäftigte Personal bezifferte sich auf eine Gesammtzahl von 1563 Köpfen (darunter 431 weibliche Beamte), was gegen 1878 ein Weniger von 18 und gegen 1877 ein Weniger von 62 Köpfen beträgt. Wie im Vorjahre sind nämlich auch im Jahre 1879 neue Telegraphistenstellen nicht kreirt und einzelne vakant gewordene Stellen in Anbetracht der immerhin noch unbedeutenden Wiederbelebung des Verkehrs bis auf Weiteres nicht wieder besetzt worden.

In Bezug auf den Umfang des telegraphischen Verkehrs entnehmen wir den dem Berichte beigefügten vergleichenden Uebersichten folgende Zahlenangaben. Es sind im Jahre 1879 befördert worden 1679831 interne Telegramme (gegen 1878 mehr 5,64 pCt.), befördert und empfangen 645184 internationale Telegramme (gegen 1878 mehr 9,53 pCt.); die Anzahl der Transit-Telegramme betrug 217319 (gegen 1878 weniger 4,50 pCt.). Für die Gesammt-Telegrammzahl von 2542334 ergiebt sich gegen das Jahr 1878 eine Zunahme um 135617 Stück oder um 5,63 pCt. Von den im internationalen Verkehr ausgewechselten Telegrammen entfallen die meisten auf den Verkehr mit Deutschland; 268946 Stück (Zunahme gegen 1878 um 25110 Stück); demnächst entfallen auf den Verkehr mit Frankreich 169178 Stück (gegen 1878 mehr 8434), auf Italien 83996, auf Oesterreich-Ungarn 53947, auf England 17843, auf Belgien 12836, auf Niederland 8517, auf Rufsland 8454 Stück.

Hinsichtlich des Inhalts der Telegramme ergiebt die Statistik folgende Prozentsätze, wobei die erste Zahl die internen, die zweite die internationalen Telegramme bedeuten soll. 1. Staats-Telegramme: 0,99 pCt. — 0,35 pCt.; 2. Börsen-Nachrichten: 5,49 pCt. — 9,54 pCt.; 3. Handels-Telegramme: 32,35 pCt. — 53,16 pCt.; 4. Privat-Angelegenheiten: 60,19 pCt. — 36,61 pCt.; 5. Zeitungs-Nachrichten: 0,98 pCt. — 0,34 pCt.

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Dienst-Telegramme belaufen sich auf die Anzahl von 72004, wovon 62,35 pCt. auf den Post- und 37,65 pCt. auf den Telegraphendienst entfallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergiebt folgendes Prozentverhältnifs: 1. ohne besondere Angaben: 83,26 pCt. — 95,94 pCt.; mit bezahlter Antwort: 6,43 pCt. — 3,23 pCt.; 3. chiffrirte Telegramme: 0,02 pCt. — 0,07 pCt.; 4. mit Empfangsanzeige: 0,03 pCt. — 0,02 pCt.; 5. rekommandirte Telegramme: 0,04 pCt. — 0,01 pCt.; 6. nachzusendende Telegramme: 0,15 pCt. — 0,06 pCt.; 7. mit mehreren Adressen: 0,77 pCt. — 0,08 pCt.

Die Durchschnitts-Wortzahl der insgesammt beförderten Telegramme hat betragen im internen schweizerischen Verkehr (Wort-Tarif) 14,83 (1878: 15,27), im Verkehr mit Deutschland (Wort-Tarif) 15,38 (1878: 16,26), im Verkehr mit den übrigen Ländern (Gruppen-System) 18,78 (1878: 19,36). Die durchschnittliche Wortzahl ist sonach im internen sowohl wie im internationalen Verkehr im Vergleiche zum Vorjahre durchweg heruntergegangen.

Das Finanz-Ergebnifs gestaltet sich für das Geschäftsjahr 1879 wie folgt:

Es betrugen:

| | |
|---|---|
| A. die Gesammt-Einnahmen . . . . . | 2076492,53 Frcs., |
| B. die Gesammt-Ausgaben . . . . . . | 1631571,91 - |
| Mithin ergiebt sich ein Ueberschufs von | 444920,62 Frcs., |

während im Jahre 1878 nur ein Ueberschufs von 200044,43 fr. zu verzeichnen gewesen ist.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die serbischen Eisenbahnen. Serbien steht im Begriff, auch in handelspolitischer Beziehung in die Reihe der unabhängigen europäischen Staaten zu treten, denn es hat auf Grund einer Eisenbahnkonvention mit Oesterreich-Ungarn den Ausbau der Landeseisenbahnen für das Jahr 1883 in Aussicht genommen, welcher den Export Serbiens, wie den Orienthandel Oesterreich-Ungarns befördern soll. Der Zweck des serbischen Eisenbahnnetzes ist daher ein doppelter, indem es einerseits die eigene Ausfuhr an Rohprodukten, die bisher nur auf einigen Strafsen, auf der Donau und Save erfolgte, erleichtern und erhöhen, andererseits den Verkehr zwischen dem Donaugebiete und dem mittelländischen Meere auf dem kürzesten Wege herstellen wird. Der erstgenannte Zweck bedingt, dafs die serbischen Bahnen die wichtigsten Handelsorte des Landes, wie Belgrad und Nisch, berühren und das Morawathal, die Lebensader Serbiens, begleiten müssen; der zweite internationale Zweck verlangt, dafs die serbischen Bahnen ihre Fortsetzung nach Salonich und Konstantinopel finden. Nach den technischen Vorstudien wird das serbische Eisenbahnnetz eine Längenentwickelung von 455 km aufweisen, welche sich auf die Linie Belgrad-Nisch-Pirot mit 334 km und Nisch-Vranja mit 121 km vertheilt. Die erstgenannte Linie beginnt an der Savebrücke am Südwestende Belgrads, führt am Topcider vorüber in das gleichnamige Thal nach Reznik, übersetzt mit einem 1 800 m langen Tunnel die Wasserscheide bei dem Dorfe Ripanj, steigt dann mit Benutzung von zwei kleineren Tunnels in das Thal des Baches Veliki-Lug hinab und tritt in das Thal der Morawa, welche auf einer 120 m langen Brücke bei Fagodina überschritten wird. Nachdem die Bahn wieder auf das linke Ufer der Morawa übergetreten ist, berührt sie die Orte Djunis, Zitkovac, Grejac und Supovac, wo sie die Morawa abermals überschreitet, um Nisch zu erreichen. Zwischen der Stadt Nisch und der Morawa ist ein grofser Bahnhof projektirt, von dem aus eine Linie in südöstlicher Richtung der Nisava, die andere gegen Südwesten weiter der Morawa folgen wird. Die wichtigste dieser beiden Routen, Nisch-Pirot, 92 km lang, führt durch das Thal der Nisava über Banja, Ak-Palanka und Pirot bis an die bulgarische Grenze, wo der Anschlufs an die Linie Sofia-Konstantinopel erfolgt. Die andere Abzweigung von Nisch, welche Serbien mit der Linie Salonich-Mitrovica verbinden soll und durch das Thal der Morawa führt, betritt bei Grdelica eine 28 km lange Klause, verläfst bei Vladikin-Han wieder die Thalenge und tritt, Vranja berührend, bei Neradovce an die türkische Grenze. Die vorläufig projektirte Fortsetzung auf türkischem Gebiete soll die Bahn im Thale des Moravica-Baches über Samolice finden, die Wasserscheide von Miratovce überschreiten, um schliefslich die Linie Salonich-Mitrovica zwischen den Eisenbahnstationen Velese und Zeleniko zu erreichen. Die Kosten des serbischen Eisenbahnnetzes sind auf etwa 120 Millionen Francs berechnet worden. Aus Rücksicht auf die Finanzlage Serbiens und den Mangel an zureichendem technischen Personal scheint sich die Belgrader Regierung entschlossen zu haben, den Bahnbau nicht unter Staatsleitung ausführen zu lassen, sondern einer Privatgesellschaft zu übergeben, jedoch in der Absicht, seiner Zeit das gesammte Netz in den Betrieb und Besitz des Staates zu übernehmen und dann mit Rücksicht auf die internen Bedürfnisse des Landes und auf den Anschlufs an die im Westen und Osten Serbiens mit der Zeit entstehenden Verkehrswege zu vervollständigen.

(Oesterr. Monatsschrift f. d. Orient.)

Zur Erforschung Kaschgars. Einer in der »Russischen Revue« enthaltenen interessanten Besprechung der von dem russischen Generalstabs-Oberst A. N. Kuropatkin entworfenen historisch-geographischen Skizze von Kaschgar entnehmen wir die nachstehenden für die Geschichte der Erforschung dieses Landes bemerkenswerthen Mittheilungen.

Die Aufgabe, das Innere von Kaschgar, des zwischen dem 43° und 35° nördl. Br. und 72° und 90° östl. L. gelegenen Landstriches von Central-Asien zu erforschen, hat schon seit einer Reihe von Jahren Europäer in jene Gegenden geführt. Jm Jahre 1857 wurde der verdiente Reisende Adolf Schlagintweit das Opfer des Fanatismus des damaligen Regenten Chadshi-Walichan-Tjuri. 1859 gelang es dem Lieutenant Walichanow in der Verkleidung eines Kaufmanns von Wernoje bis nach Kaschgar vorzudringen. In demselben Jahre kam Johnson, der topographische Arbeiten an der Grenze Kaschmirs ausführte, bis nach Chotan, wo er von Chabbibulla-Chodsha sehr freundlich aufgenommen wurde. Drei Jahre später brachte Shaw aus Indien nach Kaschgar Waaren und fand bei Jakub-Bek, der sich von einem Tänzer zum unbeschränkten Machthaber des Landes emporzuschwingen vermocht hatte, sehr freundlichen Empfang. In demselben Jahre besuchte Highroad Kaschgar, der später in Sassin ermordet wurde; gleichzeitig traf auch die erste russische Gesandtschaft unter Kapitain Reinthal daselbst ein. Im Jahre 1870 fand im Auftrage der indischen Regierung die erste Gesandtschaft Forsyth's statt; Mitglieder derselben waren die Herren Henderson und Shaw, sie gelangten jedoch nur bis nach Jarkend, von wo sie unverrichteter Sache zurückkehren mufsten. Zwei Jahre später ging der Generalstabs-Kapitain Baron Kaulbars nach Kaschgar, welcher mit Jakub-Bek einen Handelsvertrag abschlofs. Jm Jahre 1873 wurde Forsyth an der Spitze einer gröfseren Gesandtschaft wiederum nach Kaschgar geschickt. Ebendahin ging zwei Jahre später Oberst Reinthal zum zweiten Male. Trotz dieser verschiedenen Forschungsreisen war bis zum Jahre 1876 die Kenntnifs, welche man in Rufsland von Kaschgar hatte, eine sehr unzureichende. Die leitende Ansicht liefs sogar die Kräfte Jakub-Bek's weit gröfser erscheinen, als sie in Wirklichkeit waren und überschätzte die Bedeutung des von demselben beherrschten Reiches. Man sah gemeinhin in Kaschgar einen mächtigen mohammedanischen Staat, der vermöge seiner Lage eine gefährliche Anziehungskraft ausüben könnte, nicht allein auf die benachbarten, noch unabhängigen schwächeren Gebiete mit vorwiegend muselmännischer Bevölkerung, sondern auch auf solche, die bereits in den Besitz Rufslands übergegangen waren. Die genannten Gesandtschaften Rufslands und Indiens hatten eben nur den südlichen und südwestlichen Theil Kaschgars erforscht, dabei auch die Städte Jarkend, Kaschgar und Chotan bereist; unbekannt geblieben war aber noch ein bedeutender Landstrich östlich von Kaschgar bis zur Stadt Kunja-Turfan und dem Lob-Nor. Dieses Gebiet erforscht zu haben, ist das besondere Verdienst des russischen Obersten A. N. Kuropatkin, welcher an der Spitze einer Expedition im Mai 1876 von dem General-Gouverneur von Taschkend, General-Adjutant Kaufmann I. mit der Aufgabe nach Kaschgar entsandt worden war, sowohl die Mittel und Kräfte Jakub-Bek's zu untersuchen und über ihre wirkliche Bedeutung Aufklärung zu schaffen, als auch insbesondere zwischen Kaschgar und dem früheren Chanat von Chokand, welches unter dem Namen Ferghana-Gebiet dem russischen Reiche als besondere Provinz einverleibt worden war, eine feste, genau bestimmte Grenze herzustellen. Letzteres war um so nothwendiger, als einerseits die in den Bergen des Thian-Schan ihr Wesen treibende Horde der Kara-Kirgisen sich weigerte, die russische Oberhoheit anzuerkennen, und sich der Verfolgung russischer Truppen durch Uebertritt in das Gebiet von Kaschgar zu entziehen wufste, andererseits die ursprüngliche Grenze, Dank der Schwachheit des

Chans von Chokand, Chudojar, von Jakub-Bek, welcher sein Reich bedeutend zu vergröfsern strebte, nicht gehörig beachtet worden war. In Kuropatkin's Gefolge befanden sich: sein Bruder, der Artillerie-Kapitain N. Kuropatkin, die Stabs-Kapitaine N. Starzew und A. Ssunagrulow, sowie ein Kosakenkonvoi von 15 Mann, welcher später um 10 Mann vergröfsert wurde. Im Herbst schlossen sich der Gesandtschaft noch Dr. Oehren und der Naturforscher Wilkins an. Mit den Dragomans, Dshigiten und der Dienerschaft belief sich der Bestand der Gesandtschaft auf 60 Köpfe, wozu 104 Reit- und Lastpferde kamen, so dafs der Zug ein sehr stattlicher war.

Im Mai brach man von Taschkend auf und gelangte Anfang Juli nach Osch. Zwischen Osch und dem Fort Guldscha, auf dem Wege nach diesem letzteren Ort, wurde die Gesandtschaft am 17. Juli plötzlich von einer Ueberzahl Kara-Kirgisen überfallen. N. Kuropatkin gelang es, durch Tödtung des Anführers der Bande einen günstigen Ausgang herbeizuführen. A. Kuropatkin selbst wurde verwundet; man mufste nach Osch zurückkehren und vermochte erst am 7. Oktober aufs Neue aufzubrechen. Weitere derartige blutige Zwischenfälle hatte die Expedition nicht mehr zu erleben. Am 10. Dezember gelangte sie über Kaschgar nach Ak-ssu und einen Monat später über Kutscha, Bai nach Kurlja, wo sich Jakub-Bek aufhielt. Von Osch bis nach Kurlja waren 1 296 Werst zu Pferde zurückgelegt worden. Hier blieb die Gesandtschaft bis zum 7. Februar 1877 und traf, nachdem dieselbe noch bis zum Fort Karaschar und dem Bagratsch-kul vorgedrungen war, nach 51 Tagemärschen am 28. März wieder in Osch ein. Eine eingehende Darstellung dieser interessanten Forschungsreise hat A. Kuropatkin in dem Eingangs erwähnten, unter dem Titel »Kaschgar. Historisch-geographische Skizze des Landes, seine Kriegsmacht, Gewerbe und Handel« in St. Petersburg erschienenen Werke niedergelegt, durch dessen Herausgabe die Kaiserlich Russische Geographische Gesellschaft sich ein neues Verdienst um die Kenntnifs Central-Asiens und die geographische Wissenschaft erworben hat.

---

Das Projekt der centralasiatischen Eisenbahn. Die Augsburger Allgemeine Zeitung bringt in einer ihrer letzten Nummern aus der Feder des Dr. A. Berghaus einen Aufsatz über die Frage der Anlegung einer russisch-indischen Eisenbahn unter Darlegung derjenigen Verhältnisse, welche auf die Betriebsfähigkeit des gewaltigen Unternehmens einen entscheidenden Einflufs ausüben würden. Bei der grofsen Bedeutung, welche der Herstellung eines derartigen Schienenweges für den Weltverkehr beizumessen ist, heben wir aus dem bezeichneten Aufsatze folgendes hervor: Die Anlegung der central-asiatischen Eisenbahn, welche durch Afghanistan nach Peschawar gehen soll und so die russischen Bahnen mit den anglo-indischen verbinden würde, hat schon seit längerer Zeit die Aufmerksamkeit der Fachkreise auf sich gezogen und beschäftigt naturgemäfs in hervorragendem Mafse russische Ingenieure. Für Rufsland erscheint die baldige Inangriffnahme einer solchen Bahn deshalb aufserordentlich wichtig, weil bei längerer Zögerung zu erwarten steht, dafs England sich die letztere zu Nutze macht und mit dem Bau einer Eisenbahn durch Kleinasien und Persien über Tabris, Teheran und Kandahar auf Schikarpur vorgeht. Nach Lage der Verhältnisse wird voraussichtlich weder das Löschen der Schiffe am Bosporus, noch der Bau einer kolossalen Brücke über denselben, deren Herstellung in den Plan des Ingenieurs Rebling aufgenommen ist, und die 22½ Millionen Mark kosten würde, England von diesem Unternehmen zurückschrecken; ebenso wenig werden dies die Schwierigkeiten thun, welche sich dem Eisenbahnbau im Taurus und in den iranischen Wüsten, die weder Wasser noch Vegetation auf-

weisen und von nur wenigen europäischen Reisenden bis jetzt ·erforscht sind, entgegenstellen.

Nach dem Urtheile des Ingenieurs Joseph v. Rudnicky, welcher das in Frage kommende Terrain umfassenden Studien unterworfen hat, ist von den beiden für Rufsland in Frage kommenden Ausgangspunkten für die centralasiatische Eisenbahn, Jekaterinenburg oder Orenburg, der letztere als der richtigere anzusehen, und die Linie über Orsk, Turkestan, Taschkend und Samarkand zu führen, denn die Richtung von Orenburg würde für den europäischen und insbesondere den russischen Handel nicht allein die vortheilhafteste, sondern auch die kürzeste sein, da die Entfernung zwischen Samarkand, dem Mittelpunkt und Hauptmarkt der natürlichen Produkte Asiens, und Orenburg um 589 Kilometer geringer ist, als diejenige zwischen Samarkand und Jekaterinenburg. Dieser Ansicht treten die Ingenieure des Auslandes bei; so hat sich der Ingenieur Cotard in der Sitzung der Pariser geographischen Gesellschaft vom 20. Dezember 1875 über diese Frage u. A. folgendermafsen geäufsert: »Man kann nur im Norden des Kaspischen Meeres Linien finden, die sich zur Anlegung der russisch-indischen Bahn eignen, und ich habe daher zwei Richtungen, die eine von Jekaterinenburg, die andere von Orenburg untersucht. Die Richtung von Orenburg auf Orsk hat einen bedeutenden Vorzug, denn im Falle der Anlegung einer sibirischen Linie kann man dieselbe in zwei Arme theilen, den einen im Norden auf Jekaterinenburg, um die sibirische Linie zu verbinden, den anderen im Süden auf Indien.« Nach der von Cotard aufgestellten Berechnung werden sich die Kosten der Bahnlinie von Orenburg bis Peschawar auf 800 Millionen Franken oder 640 Millionen Mark stellen, wenn von Orenburg bis Taschkend (2 000 Kil.) der Kilometer auf 150000 Frs., von Taschkend nach Balch (1 000 Kil.) der Kilometer auf 200000 Frs. und von Balch nach Peschawar (800 Kil.) der Kilometer auf 375000 Frs. veranschlagt wird. Welchen Werth diese Eisenbahn für den Handelsverkehr Rufslands haben mufs, kann man schon daraus erkennen, dafs gegenwärtig ein grofser Theil der aus Indien ausgeführten Baumwolle über Liverpool nach Rufsland geschafft wird, und fast alle Kolonialprodukte, die grofsen Mengen an Reis, Pfeffer, Petroleum, Farben, Gummi u. s. w. erst die Reise um die Welt zu machen haben, ehe sie nach Rufsland gelangen. Auch für den Reiseverkehr würde die Eisenbahn von wesentlicher Bedeutung sein, da sich die Kosten der Reise von Paris über Marseille nach Kalkutta bei einer Fahrzeit von 31 bis 32 Tagen auf 1616 Frs., von Paris über Brindisi und Bombay nach Kalkutta bei einer Fahrzeit von 23 Tagen auf 2164 Frs. stellen, während die Reise bei Benutzung der centralasiatischen Eisenbahn voraussichtlich bei einem Kostenaufwande von 1400 Frs. in 11 Tagen zurückgelegt werden wird.

Nicht zweifelhaft kann es sein, dafs das Zusammenströmen vieler Reisender auf diesem grofsen Eisenbahnkurse den Nationalwohlstand Rufslands befördern wird, dafs mit der Handelsentwickelung durch die Bahn Geschäftshäuser, Waarenlager, Gasthöfe u. s. w. entstehen, und dafs alle russischen Städte an dem europäisch-asiatischen Kurse, namentlich Orenburg und Moskau, einen gewaltigen Aufschwung nehmen werden. Vielleicht ist es dann Moskau vorbehalten, im Kontinentalhandel mit Indien diejenige Stelle einzunehmen, welche gegenwärtig London im Seehandel dorthin behauptet; denn alle Produkte der verschiedensten Länder, wie Nord-Indiens, Irans, Turkestans, Tibets, Nordwest-Chinas u. s. w., würden nothgedrungen nach Moskau den Weg der centralasiatischen Eisenbahn wählen, da diese Länder zum gröfsten Theile von Moskau nicht weiter entfernt sind, als vom Meer, und die Transportkosten ihrer Produkte nach Moskau daher sich gerade auf die Summe stellen würden, welche die Unkosten des Hinschaffens der Waaren nach dem nächsten Hafenorte ausmachen. Die centralasiatische Eisenbahn würde schliefslich auch die Einnahmen aller anderen russischen Bahnen steigen lassen, sie

würde das Nationalvermögen Rufslands vermehren, den Abflufs russischen Geldes nach dem Auslande verhindern helfen und Rufsland auf den europäischen und asiatischen Märkten mit England konkurrenzfähig machen.

---

Zeitungswesen in Konstantinopel. Nach der offiziellen Zusammenstellung des türkischen Prefsbureaus vom Jahre 1878 bestehen in der Hauptstadt des Osmanenreiches 72 Zeitungen und Zeitschriften, darunter 30 täglich erscheinende Blätter. Nach den verschiedenen Sprachen gesondert, erscheinen in

| | | |
|---|---|---|
| türkischer Sprache | 16 | Zeitschriften etc., |
| arabischer - | 2 | - |
| französischer - | 20 | - |
| griechischer Sprache | 12 | Zeitschriften etc., |
| armenischer - | 13 | - |
| bulgarischer - | 4 | - |
| span.-jüd. - | 2 | - |

und in persischer, italienischer und englischer Sprache je ein Blatt. Von den nicht in türkischer Sprache erscheinenden Prefserzeugnissen verdienen Erwähnung die »*Turquie*«, der »*Levant Herald*«, der »*Courrier d'Orient*« und der »*Phare du Bosphore*«.

---

Die gröfste Hängebrücke der Welt, die Brücke über den Eeast River zwischen New-York und Brooklyn, welche dazu bestimmt ist, einen Theil des bedeutenden zwischen diesen beiden Städten sich bewegenden Fufsgänger- und Wagenverkehrs aufzunehmen, der gegenwärtig nur durch zahlreiche und nach Möglichkeit bequem eingerichtete Fährboote bewältigt wird, geht ihrer Vollendung entgegen. Der Plan zu der Brücke ist von dem aus Thüringen stammenden und durch seine grofsartigen Brückenbauten über den Niagara und über den Ohio bei Cincinnati bereits bekannten Ingenieur Johann Röbling entworfen worden, welcher auch die Arbeiten vom Jahre 1869 ab bis zu seinem kürzlich erfolgten Tode geleitet hat. In den Händen seines Sohnes ruht jetzt die Vollendung des Baues, dessen Gesammtkosten 20 Millionen Dollars betragen. Ueber einen Meeresarm gespannt, der an der Ebbe und Fluth theilnimmt, zeigt die Brücke eine Länge von 1052 m bei einer Gesammtbreite von 25,91 m und einer Höhe über dem Wasserspiegel, welche den höchsten Schiffen bequemen Durchgang gestattet. Die Brücke wird, aufser von den beiden Landpfeilern, von zwei im Wasser errichteten thurmartigen Pfeilern getragen, so dafs drei Oeffnungen entstehen, von denen die mittlere 486 m Spannweite hat. Die Brückenbahn mit zwei Eisenbahn- und vier Pferdebahngeleisen und einem erhöhten Fufsgängersteg wird von vier gewaltigen Kabeln aus Stahldraht gehalten, die zwischen den Pfeilern so ausgespannt sind, dafs zwei innen ziemlich nahe bei einander und die beiden anderen an den Aufsenseiten liegen. Der Durchmesser der Kabel beträgt fast 0,5 m, ihr Umfang mit der Schutzhülle gegen Witterungseinflüsse 1 ¼ m.

(Baugewerks-Zeitung.)

---

Eine neue Tropfsteinhöhle von seltener Schönheit ist, nach einer der »Deutschen Rundschau für Geographie und Statistik« entnommenen Mittheilung, unlängst in einem der vielen Gänge der in dem romantischen Adamsthale in Mähren gelegenen Slouper Höhlen entdeckt worden. Die am Ende des betreffenden Ganges befindliche Höhle von 25 m Höhe, 40 m Breite und eben solcher Länge ist mit einer Decke geziert, von welcher tausendjährige, weifsglitzernde Tropfsteine von 1 bis 2 m Länge herabhängen, während aus dem Boden der Höhle gigantische Stalaktiten, einem Krystallwalde gleichend, aufsteigen.

---

Neues Kabelschiff. Die Zahl der Kabelschiffe, welche erst vor Kurzem in dem von der französischen Regierung ausgerüsteten Fahrzeuge »*La Charente*« einen Zuwachs erhalten hatte,*) ist neuerdings um einen weiteren, für Rechnung der »*West India and Panama Telegraph Company*« hergestellten Dampfer »*The Grappler*« vermehrt worden, Dieses Schiff, ebenfalls ausschliefslich für den Zweck der Legung bz. Ausbesserung von unterseeischen Telegraphenkabeln berechnet, hat eine Länge von 62 m, eine Breite von 8 m und eine Tiefe von 5 m.

---

Normalzeit für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches. Die Frage der Einführung einer Normalzeit für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches wird eine immer brennendere, da sowohl der innere als auch der internationale Verkehr eine endliche Regelung dieser Angelegenheit dringend erheischt.

In allen europäischen Staaten ist die Normalzeit für das betreffende Gebiet, welche die Zeit entweder der Hauptstadt oder eines anderen hervorragenden Ortes angiebt, seit Langem für den Eisenbahnverkehr eingeführt. Es sind beispielsweise die Fahrpläne aufgestellt:

in Oesterreich nach Prager Zeit,
in Ungarn (und Galizien) nach Budapester Zeit,
in Rufsland nach St. Petersburger bz. Moskauer, in Polen nach Warschauer Zeit,
in Belgien nach Brüsseler Zeit,
in Niederland nach Amsterdamer Zeit,
in Frankreich nach Pariser Zeit,
in Italien nach Römischer Zeit,
in der Schweiz nach Berner Zeit.

In Deutschland dagegen geben die Fahrpläne, mit Ausschlufs von Baden, Bayern und Württemberg, die mittlere Ortszeit jeder Station an, während die Fahrpläne

in Baden nach Karlsruher Zeit,
in Bayern nach Münchener Zeit,
in der Bayrischen Pfalz nach Ludwigshafener Zeit und
in Württemberg nach Stuttgarter Zeit

aufgestellt sind.

Die im Juni d. J. in Innsbruck stattfindende Fahrplan-Konferenz des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird sich nun, wie verlautet, gleichfalls mit dieser Frage beschäftigen. Es soll nach den Angaben in verschiedenen Zeitungen als Normalzeit für die Aufstellung der Fahrpläne in ganz Deutschland die Leipziger Ortszeit vorgeschlagen werden. Dieselbe weicht gegen die Berliner Zeit um — 4 Minuten ab, gegen Aachen um + 25, gegen Eydtkuhnen um — 32, gegen Frankfurt a. M. um + 15, gegen Prag um — 8 Minuten. Die Leipziger Zeit ist gewählt, weil man Süddeutschland dadurch dem Vorschlage günstiger zu stimmen hofft.

---

Kugelpostwagen. Die in Kopenhagen erscheinende Zeitschrift »*Tidskriften for Postvaesen*« bringt in ihrem Februarheft als einen interessanten Beitrag zur Geschichte der Entwickelung der Postbeförderungsmittel die Abbildung und Beschreibung eines Kugelpostwagens. Diese Gattung Postwagen von ganz eigenthümlicher Bauart scheint seiner Zeit nur bei der dänischen Postverwaltung gebräuchlich gewesen zu sein, wenigstens ist von einer weiteren Verwendung auch in anderen Postbezirken nichts bekannt geworden.

In Dänemark sind diese Art Wagen, die vom gemeinen Mann wegen ihrer schnellen Beförderungsweise — die mit zwei Pferden bespannten Wagen legten die Meile in der nach damaligen Verhältnissen kurzen Zeit von ³/₄ Stunden zurück — auch wohl »Schnellposten« genannt wurden, noch in den 30er Jahren dieses Jahrhunderts auf dem Hauptkurse der Insel Fünen bei wöchent-

*) Archiv f. Post u. Telegr. S. 91.

lich zweimaliger Fahrt regelmäfsig in Gebrauch gewesen.

Nach der Beschreibung in dem oben genannten Blatte war die Bauart der Wagen eine aufserordentlich leichte. Dieselben ruhten auf vier Rädern und hatten einen einzigen für den Kutscher bestimmten Sitz, der so schmal war, dafs nur eine sehr schlanke Person darin Platz finden konnte. Hinter diesem Sitz hing in starken Lederriemen ein Kasten von eiförmiger Gestalt, fast wie ein grofser Globus aussehend. Der Kasten konnte hinten geöffnet werden und diente zur Aufnahme der Briefsäcke. Hieraus geht schon hervor, dafs die Wagen zur Beförderung von Personen nicht bestimmt waren; um aber den sogenannten blinden Reisenden die Mitfahrt zu verleiden, waren rings um die Kugel dicht bei einander spitze lange Eisenstifte angebracht. Gleichwohl fanden die »Blinden« bald Rath, indem sie durch das Auflegen eines Bündels Stroh über die Kugel sich Platz für ein paar Personen verschafften; reichte das auch nicht zu einem bequemen Sitz aus, so war doch immer die Mitbeförderung ermöglicht.

Von welcher Zeit ab diese Kugelposten sich herschreiben, hat nicht ermittelt werden können; dafs dieselben aber auf allen Hauptrouten im Lande eine lange Reihe Jahre hindurch benutzt worden sind, geht aus einem Bericht des General-Postdirectors an das Finanzministerium vom 26. Februar 1862 hervor, worin es heifst: Während die Posten im Jahre 1833 nur aus zweimal wöchentlichen Briefposten mit Karriol- oder »Kugelwagen« (60,7 pCt. aller Posten) bestanden u. s. w.

Die Diligencen verdrängten nach und nach diese Beförderungsweise, so dafs die Kugelwagen in den Kriegsjahren 1848—1849 vollständig aufser Gebrauch kamen; aber in früheren Jahren, wo die Wirksamkeit der Postverwaltung hauptsächlich in der Besorgung der Briefpost bestand, mag die Kugelpost eine bedeutende Rolle als ein wichtiges Kommunikationsmittel gespielt haben, da ihre leichte Konstruktion sich aufserordentlich dazu eignete, selbst auf weniger guten Wegen leicht und schnell dahinzufahren.

---

Erdbeben-Beobachtung in der Schweiz. Nach einer Mittheilung des Chefs der Berner Sternwarte, des Professors Forster, beabsichtigt die schweizerische seismometrische Kommission die Schweiz mit einem Netze von Stationen zu überziehen, auf welchen von zuverlässigen Personen die Erdbeben nach Zeit, Stärke und Stofsrichtung verzeichnet werden sollen. Bis jetzt sind in der Schweiz nur drei Normalstationen für Beobachtung der Erdbeben — in Bern, Basel und Genf — ausgerüstet. Sehr wünschenswerth wäre die Herstellung einiger Bergstationen neben den Thalstationen, um vergleichende Untersuchungen über die Wirkungen der Erdstöfse im Thal und auf den Bergspitzen vornehmen zu können. (Ausland.)

---

Die neueste Besteigung des Chimborazo. Der durch sein kühnes Erklimmen der höchsten Alpengipfel bekannte Bergsteiger Ed. Whymper, welcher in Begleitung der beiden Schweizerführer Carrel eine Reise nach Ecuador unternommen hat, um die dortigen Schneeberge zu erforschen, ist nach den letzten Nachrichten am 14. Dezember 1879 von Guayaquil aus in das Innere des Landes aufgebrochen und hat bereits Anfang Januar den Chimborazo erstiegen. Der Berg, dessen Besteigung aufserordentlich schwierig gewesen zu sein scheint, da die letzten 300 m eine Arbeit von 5 Stunden in Anspruch nahmen, hat nach Whympers vorläufigem Bericht keinen Krater. Die Temperatur betrug oben am Tage 6° C. Da dem Reisenden wissenschaftliche Instrumente aller Art in reichlicher Anzahl zu Gebote stehen, so verspricht diese Reise für die Geographie aufserordentlich nutzbringend zu werden.

---

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Mai 1880.

Die Organisation des britischen Postwesens. — Der Vertrieb der Postwerthzeichen. — Die Einführung von Postsparkassen in Frankreich. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 19. Berlin, 7. Mai 1880.

Die Landpost in Württemberg. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Wiegen und Nachwiegen der gewöhnlichen Packete. Feder-Schnellwagen). — Personenbeförderung mit zurückkehrenden Beiwagen in der Schweiz. — Ein Rechtsfall. — Aufgaben für die Postsecretairprüfung. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Spanische Postzustände. — Erschliefsung der Sahara. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 7. April 1880.

Das Hochland Pamir und der Lauf des Oxos. Von G. A. v. Klöden (Schlufs). — Alexander Forrests Reise durch Nordwest-Australien. Von Henry Greffrath. — Aus Marokko. Mitgetheilt von D. v. Schütz. — Der Basalt. Von E. Hammer (Schlufs). — Das Norddeutsche Tiefland. Von Otto Delitsch (Fortsetzung). — Nekrolog für 1879 nebst einigen Nachträgen. — Zur Geschichte der Gotthardbahn. Quellenstudie von J. J. Egli. — Orenburg. — Miscellen.

4) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 18. Stuttgart, 3. Mai 1880.

Die Kulturkapazität der Hudsonsbai-Landschaften. Von E. Deckert. — Der Volksstamm der Tungusen. — Meteorologische Verhältnisse in Westafrika. — Der Rekrutirungsschwindel im nordamerikanischen Secessionskriege. Von W. Norden. — Prähistorische Entdeckungen auf dem Gebiete der hebräischen Sprache. Von L. Einstein. — Neue französische Expeditionen. — Audjila und Djalo. — Rangverhältnisse der englischen Frauenwelt. — Seidebedarf des chinesischen Hofes. — Indigobereitung in Pondichery.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**The Electrician.** Vol. IV. No. 24.

Researches on the conditions which influence the force of electro-magnets. — On the disruptive discharge of electricity. — On the specification of the direction of the lay of the outer wires of a telegraph cable.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 174.

Seeing by electricity. — On magnetic circuits in dynamo and magneto-electric machines. — A new alternating current dynamo-electric machine. — Some electrical measurements of one of Mr. Edison's horseshoe lamps. — On the mechanical transmission of sound by wires and on simple forms of microphone receivers.

**The London etc. Philosophical Magazine.** V. Series. No. 57.

On induction in telephonic circuits.

**Gäa.** Natur und Leben. 16. Jahrgang. 5. Heft.

William Crookes' Experimente über die sogenannte strahlende Materie.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 11.** BERLIN, JUNI. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 49. Die internationale Fischerei-Ausstellung zu Berlin im Jahre 1880.

Unter den verschiedenen Zweigen wirthschaftlicher Kulturthätigkeit, auf welche die Entwickelung des Verkehrslebens der Neuzeit ihren umgestaltenden Einflufs ausgeübt hat, ist die Hebung der Schätze des Meeres und der Binnengewässer eines derjenigen Gebiete, welches durch die Verkehrsveränderungen der letzten Jahrzehnte in besonderem Mafse belebt und gefördert worden ist. Neben den Fortschritten der Wissenschaft hat hieran der Aufschwung der öffentlichen Verkehrsanstalten einen wesentlichen Antheil genommen.

Eisenbahn, Post und Telegraphie haben der Fischerei ihre Dienste geliehen und dem Fischereibetriebe zum Theil ganz neue Bahnen eröffnet. Während die Beschwerlichkeit und Kostspieligkeit der Landbeförderung den Absatz der Seefischerei früher auf ein verhältnifsmäfsig eng begrenztes Küstengebiet beschränkte, kann der Versand der Produkte des Meeres, vermöge der Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Eisenbahnbeförderung, heutzutage ohne Gefahr des Verderbens nach allen gröfseren Orten des Binnenlandes ausgeführt werden. Der Genufs des frischen Fleisches einer Anzahl nahrhafter und schmackhafter Seefische, früher nur für die wohlhabenden Klassen der Bevölkerung erreichbar, beginnt in Folge dessen ein wichtiger Gegenstand der Volksnahrung zu werden und sich anderen Mitteln der Ernährung gleichberechtigt zur Seite zu stellen. — Ein ganz neuer Zweig der Fischereikultur, die künstliche Fischzucht, hat sich —

in Deutschland gestützt auf die Beförderungs-Einrichtungen der Post — zu schwunghaftem Betriebe herangebildet. Alljährlich werden jetzt Millionen befruchteter Fischeier und ausgebrüteter junger Fische bei uns durch Vermittelung der Post von den Fischzuchtanstalten nach allen Richtungen der Windrose versendet, um den zurückgegangenen Fischbestand der Seen und Flüsse zu heben und neue Arten von Fischen in ferne Gewässer zu verpflanzen. — Auch der Telegraph leistet dem Fischfange in einzelnen Ländern nützliche Dienste. Es ist bekannt, dafs beispielsweise die norwegische Telegraphenverwaltung in den Fischereidistrikten an der Nord- und Westküste Norwegens eine weitverzweigte Organisation getroffen hat, um das Nahen der Häringszüge nach allen Orten der Küste zu melden; es wird dadurch die rechtzeitige Ankunft der Fischerboote an den Fangstellen ermöglicht, und gleichzeitig für die Fischer eine Ersparnifs an Zeit und Arbeit erzielt.

Aus diesen kurzen Andeutungen ist zu entnehmen, dafs zur Erreichung der grofsartigen Ergebnisse im Betriebe der Fischzucht und der Fischerei, welche auf der internationalen Fischerei-Ausstellung vor Augen treten, auch die Verkehrsanstalten im Vereine mit anderen Kulturelementen zu ihrem Theile mitgewirkt haben. Neben der Theilnahme, welche die auf der Ausstellung vertretenen Bestrebungen aus allgemeinen Gesichtspunkten abgewinnen, haben die Angehörigen der Verkehrsanstalten daher alle Ursache, dem Unternehmen der internationalen Fischerei - Ausstellung auch aus Rücksichten ihres Berufs ein besonderes Interesse entgegenzubringen.

Die seit wenigen Wochen geöffnete Fischerei-Ausstellung in Berlin — die erste gröfsere internationale Ausstellung dieser Art — ist ein wohlgelungenes Werk des deutschen Fischerei-Vereins. Schon vor sieben Jahren hatten sich die Vertreter und Interessenten der deutschen Fischerei zusammengethan, um der Hauptstadt des Deutschen Reiches ein Bild von dem Wesen und der Bedeutung, von dem Umfange und dem Werthe der Fischerei zu liefern. Der Versuch, der sich damals auf die Grenzen Deutschlands beschränkte, fiel günstig aus und hat dazu ermuntert, zu einer internationalen Ausstellung anzuregen. Dafs diese Anregung auf fruchtbaren Boden gefallen ist, zeigt die rege Betheiligung, welche das Ausland der Ausstellung zugewendet hat. Von allen Seiten, aus Oesterreich-Ungarn, Dänemark, Schweden, Norwegen, Niederland, Belgien, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, der Schweiz und Rufsland, aus Nord- und Süd-Amerika, ja selbst von den fernen Küsten Japans, Chinas und Indiens sind die Vertreter des Fischereigewerbes in reicher Zahl herbeigeeilt, um ein Bild mannigfaltiger Thätigkeit zu geben, wie es an Glanz und Bedeutung alle Erwartungen übertroffen hat. Die Eröffnung der Ausstellung, welcher der um die Förderung der deutschen Fischerei hochverdiente, als Reichstagsabgeordneter auch in weiteren Kreisen wohlbekannte Kammerherr v. Behr (Schmoldow) als Präsident vorsteht, fand durch den hohen Protektor der Ausstellung Se. Kaiserl. und Königl. Hoheit den Kronprinzen des Deutschen Reiches in Gegenwart zahlreicher geladener Gäste, darunter die Mitglieder des preufsischen Staatsministeriums, Feldmarschall Graf von Moltke, Staatssecretair Dr. Stephan, viele Mitglieder des Bundesrathes, des diplomatischen Korps und eine Zahl hoher Staatsbeamter, am 20. April statt.

Für die Zwecke der Ausstellung sind die hohen und prächtigen Räume des neuerbauten, in der Invalidenstrafse in Berlin belegenen landwirthschaftlichen Museums nebst den angrenzenden weiten Flächen benutzt worden. Auf den letzteren sind monumentale Neubauten errichtet und mit dem Hauptgebäude in organischen Zusammenhang gebracht. Der Mittelpunkt des Hauptgebäudes bildet einen grofsartigen, zwei Etagen des Gebäudes durchbrechenden Lichthof, der auf allen Seiten von weiten, offenen Hallen umgeben ist. Aus der von einem grofsen, schöngeformten Wasserbecken eingenommenen Mitte erhebt sich eine gewaltige, zu einer Fon-

taine herausstrebende Neptuns-Gruppe, durch deren Strahlen den umliegenden Bassins fortwährend frische Wassermengen zugeführt werden. Die anstofsenden Neubauten bestehen aus einem quadratischen Hallenbau von bedeutenden Dimensionen, welcher einen Park und eine Reihe künstlich geschaffener Feldgrotten einschliefst. An den Wänden der letzteren befinden sich grofsartige Aquarien, in deren hellerleuchteten Becken sich hinter Spiegelscheiben seltene Fische umhertummeln. Empfängt den Besucher in diesen Grotten Kühle und Dämmerluft, so kann derselbe sich in den von den Ausstellungshallen eingeschlossenen Parkflächen mit einem Bestande schöner alter Bäume und mit künstlichen, durch Fontainen belebten Teichen, deren Bewohner ebenfalls Ausstellungsgegenstände sind, eines durch natürliche Frische überaus wohlthuenden Bildes freier Natur erfreuen. Der Gesammteindruck der Ausstellung ist ein grofsartiger, nicht allein durch die äufseren Schönheiten, welche in dem allgemeinen Arrangement enthalten sind, sondern besonders durch die allseitige Vertretung wahrer und in die Augen fallender Interessen, denen der Besucher in der seltenen Mannigfaltigkeit der Sehenswürdigkeiten auf Schritt und Tritt begegnet.

Die äufsere Anordnung der Ausstellung läfst neben einer geographischen Gruppirung eine Eintheilung der einzelnen Ausstellungsgegenstände nach den verschiedenen Gattungen und Gebrauchszwecken erkennen. Die Mehrzahl der Ausstellungsgegenstände ist nach den erstgenannten Merkmalen in neun Klassen gruppirt, deren jede wiederum in eine stattliche Anzahl Unterabtheilungen zerfällt. Während in diesen Abtheilungen die Erzeugnisse der verschiedenen Nationen zerstreut aufgestellt sind, liefern einzelne Staaten, so namentlich Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederland, Italien, Grofsbritannien, die Schweiz, Rufsland, die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Japan, China und Ostindien, in Kollektiv-Ausstellungen ein zusammenhängendes Bild der charakteristischen Eigenthümlichkeiten ihres Fischereibetriebes. Die nachfolgende Darstellung wird bei der Beschreibung der verschiedenen Sehenswürdigkeiten der Klasseneintheilung folgen, wobei sich Gelegenheit bieten wird, die Eigenthümlichkeiten einzelner Länder besonders hervorzuheben. Dabei darf im Voraus bemerkt werden, dafs bei dem beschränkten Raume und den besonderen Zwecken dieser Zeitschrift, sowie bei der grofsen Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit der Ausstellung auf die Beschreibung der Ausstellungsgegenstände nur im Allgemeinen eingegangen werden kann, und dafs ein näheres Studium nur denjenigen Theilen, welche sich mit dem Verkehrswesen mehr oder weniger eng berühren, gewidmet werden wird.

Unter den neun Klassen steht bei weitem obenan die Klasse I. der Wasserthiere. Dieselbe wird vorgeführt durch Fische aller Arten und aller Zonen, lebend, in frisch geschlachtetem Zustande, ausgestopft oder in Präparaten in Alkohol und in Abbildungen; ferner durch Fische in getrocknetem, gesalzenem, geräuchertem und gepulvertem Zustande, sowie in verschiedenen Stufen der Verarbeitung; endlich in Schwämmen, Korallen, Weichthieren und Muscheln, Strahlthieren, Würmern und Insekten (als Nahrung der Fische oder als Zerstörer des Laichs), Krustenthieren (Krebse etc.), Amphibien, Schildkröten (auch Schildpatt in verschiedenen Arten der Bearbeitung), Molchen, Schlangen, Wasservögeln (Nutzvögel und dem Fischfange nachtheilige Vögel), Säugethieren, als Robben und Wale nebst ihren Produkten, sowie allen Erzeugnissen von Wasserthieren. Klasse II. behandelt die Fischerei; sie führt Fischereigeräthe aller Arten und aller Nationen im Original und in Modellen, Fahrzeuge für Binnen- und Seefischerei in Modellen und Abbildungen, Material zur Fischerei in verschiedenen Stufen der Verarbeitung, sowie Maschinen und Werkzeuge zur Verarbeitung der Rohstoffe vor. Klasse III. ist der künstlichen Zucht von Wasserthieren gewidmet. Wir finden in derselben Brutapparate, von Fischen in allen Ent-

wickelungsstufen bevölkert, in Thätigkeit; Vorrichtungen und Geräthschaften der künstlichen Fisch-, Krebs- und Muschelzucht, Gefäfse zur Versendung der Brut, Modelle und Abbildungen bewährter Zuchtanstalten, sowie von Einrichtungen zum Schutz und zur Vervollkommnung der Wasserthiere, Aquarien aller Art und Darstellungen der Entwickelungsstufen der wichtigsten Wasserthiere. Klasse IV., eine den Verkehrsbeamten besonders interessirende Abtheilung, umfafst die verschiedensten Vorrichtungen zum Aufbewahren und zum Versand lebender und frischer Wasserthiere im Original, in Modellen und Abbildungen. Klasse V. zeigt die Vorrichtungen zur Verarbeitung, Zubereitung und Konservirung der Fischereierzeugnisse durch Trocknen, Salzen, Räuchern u. s. w. für den Handel und für den Haushalt, während Klasse VI. Modelle von Fischerhäusern und Fischereigeräthschaften, welche nicht in den vorangegangenen Abtheilungen Platz gefunden haben, vorführt. Die Klassen VII., VIII. und IX. endlich sind wissenschaftlichen Angelegenheiten: der Untersuchung der Gewässer in Beziehung auf den Fischbestand, der Geschichte der Fischerei und der Literatur und Statistik über den Fischereibetrieb gewidmet.

Deutschland ist in Klasse I. durch eine Sammlung lebender Fische aller Arten vertreten, welche die deutschen Gewässer bevölkern und im Handel vorkommen. Gleich beim Eintritte in das Hauptgebäude fällt in dem die Mitte desselben einnehmenden grofsen Bassin ein Becken in die Augen, welches durch eine Sammlung aller Fische, welche in der Spree und Havel vorkommen, belebt wird. In einem Becken gegenüber demjenigen mit den Spree- und Havelbewohnern finden sich mehrere Exemplare des kostbaren und für uns so kostspieligen Sterletts aus der Wolga und Dwina, dessen Fleisch als das schmackhafteste aller Süfswasserfische geschätzt wird. Die Kosten der hier vertretenen Exemplare bewegen sich für den hiesigen Käufer in den Grenzen von je 5 bis 100 Mark, ein Preis, dessen Höhe in der Länge und Schwierigkeit der Beförderung seine Erklärung findet. Mehrere Versuche, den Fisch in deutsche Gewässer zu verpflanzen, sind bisher fehlgeschlagen; bei den Fortschritten der künstlichen Fischzuchtsmethoden hofft man jedoch, den Fisch mit der Zeit in Deutschland einzubürgern, namentlich in den Flüssen des Donaugebiets, welche anscheinend für sein Fortkommen die günstigsten Bedingungen gewähren. Eine grofse Sammlung lebender Fische aus der Familie der Salmoniden, bekanntlich derjenigen Edelfischgattung, welche die am meisten für die Tafel begehrten Arten aufweist, ist von der Kaiserlichen Fischzuchtanstalt in Hüningen und von verschiedenen Privat-Fischzuchtanstalten ausgestellt. Es befinden sich darunter Lachse der verschiedenen norddeutschen Ströme, ferner Saiblinge, Huchen — der Lachs der Donau — Aeschen, Schnäpel, Maränen, Felchen, Bach- und Seeforellen, kalifornische Lachse, welche aus Amerika eingeführt und in deutsche Gewässer verpflanzt sind; endlich Bastarde aus Kreuzungen verschiedener der angegebenen Arten, namentlich von Saibling und Forelle, sowie von Lachs und Forelle. Bei den Salmonidenarten läfst sich eine solche Bastarderzeugung ohne Schwierigkeiten ausführen; besonders die Bastarde von weiblichem Lachs und männlicher Forelle gedeihen sehr gut und zeichnen sich durch schnelleres Wachsthum und delikateres Fleisch vor ihren Verwandten unvermischten Blutes aus. Wenn bestimmte Feststellungen auch noch nicht vorliegen, so deuten gewisse Anzeichen aber darauf hin, dafs die Bastardbildung sich bei den Fischen auf die erste Generation beschränkt, und dafs Bastarde unter sich nicht fortpflanzungsfähig sind. Man wünscht daher, dafs praktische Fischzüchter sich für diese nicht unwichtige Frage interessiren und dieselbe ihrer Entscheidung entgegenführen möchten. Den Salmonidenbastarden stellt sich eine ichthyologische Merkwürdigkeit in Gestalt lebender Seeforellen an die Seite, welche von J. F. Schröter in Hadersleben von zwei todten Fischen gezogen worden sind, die er am 12. Februar 1879 erhielt und von

denen er Milch und Eier abstrich. Nach Angabe des Ausstellers sollen sich 45 pCt. der Eier entwickelt haben.

Besondere Aufmerksamkeit zieht auch eine Sammlung von lebenden Fischen auf sich, welche die Berliner Fischgrofshandlung von Lindenberg in einem Aquarium von 450 Quadratfufs Grundfläche mit 8 mächtigen Wasserbecken aufgestellt hat. In einem Becken mit einer grofsen Anzahl von Salmenarten zieht ein mächtiger Huchen durch das Wasser, dem die kleineren Fische respektvoll ausweichen. Der Huchen ist — nebenbei bemerkt — ein gefräfsiger und bösartiger Räuber, der selbst seine eigenen Verwandten aus der Lachsfamilie nicht schont und in dessen Magen Fischer sogar Wasserratten gefunden haben. In einem zweiten Becken befinden sich Schleihen und Quappen, während ein dritter den Häring in lebenden Exemplaren vorführt. Andere Becken enthalten Schollen, Aale, Karpfen zum Theil von beträchtlicher Gröfse, Goldschleihen, Blikken — die zumeist als Futterfische in den Teichen verwandt werden —, Goldfische und eine Anzahl verschiedener Krebsarten.

Es hat im Vorstehenden nur eine geringe Zahl der ausgestellten lebenden Fische aufgeführt werden können. Viele andere Aussteller haben nicht minder bemerkenswerthe Exemplare der angegebenen und anderer Arten von lebenden Fischen zur Schau gestellt.

Während die Süfswasserfische in fast allen vorkommenden Arten lebend vorgeführt werden, sind die Seefische, deren Erhaltung in lebendem Zustande zu Lande mit Schwierigkeiten verknüpft ist, meist in derselben Behandlungsstufe, in welcher sie zu Markte gebracht werden, d. h. todt, aber frisch, ausgestellt worden. In Eis verpackt können die Seefische eine lange Reise durchmachen und — wie die stattliche Reihe der in der Ausstellung tagelang ausliegenden todten Fische zeigt — sich, an Ort und Stelle angelangt, noch längere Zeit hindurch gut halten. Diese Thatsache tritt namentlich bei der Besichtigung der schwedisch-norwegischen Abtheilung, welche zahlreiche Arten »frischer Fische« vorführt, vor Augen. Wir finden dort u. A. die auch in der Nord- und Ostsee vorkommenden Seezungen, ferner die schmackhaften, auch unter der Bezeichnung »Maischollen« bekannten Goldbutten, zwei Hellbutten oder Heilbutten — die gröfsten der bei uns im Handel vorkommenden Flachfische —, endlich die bekannten Turbots oder Steinbutten, deren Verkauf, wie Brehm erzählt, auf dem Londoner Markte allein etwa 80 000 Lstr. jährlich einbringt. Kabeljaus von mächtiger Gröfse, ferner Schellfische, Austern und Hummern, sind in der norwegischen Abtheilung in grofser Zahl ausgestellt. Italien zeigt Störe, ein Exemplar des im mittelländischen Meere heimischen Tunfisches, eine grofse Anzahl von Krustenthieren (Austern, Miesmuscheln u. s. w.) und neben anderen uns fremdartigen Wasserthieren einen ungeheuren Schwertfisch, den die Handelskammer in Messina eingesandt hat. Einige Karpfen aus den oberitalienischen Seen von einer Gröfse, wie sie bei uns nur selten vorkommt, waren im Anfange der Ausstellung ausgelegt, sind aber seitdem nicht wieder erneuert worden. Auch Frankreich, obgleich numerisch nur schwach vertreten, hat eine Anzahl merkwürdiger Fische ausgestellt. U. A. zeigt die französische Abtheilung einen Papageifisch, einen dem Karpfen ähnlichen Fisch, dessen Schuppen in den prächtigsten Farben leuchten, ferner ein Exemplar des *ange de mer*, dessen nach vorn gerichtete Bauchflossen die Gestalt von Flügeln haben, und ein wie der Meerengel der Familie der Haifische angehöriges Meerschwein. Neben anderen europäischen Staaten bleibt Deutschland auch in der Ausstellung frischer todter Fische nicht zurück; namentlich werden alle Fische, welche bei uns als Handelsartikel Bedeutung haben, in der deutschen Abtheilung vorgeführt, die sich in dieser Klasse durch die Zahl und die Mannigfaltigkeit der Gegenstände nicht minder, wie in anderen Klassen auszeichnet.

Präparirte Wasserthiere, getrocknet, gesalzen oder in Alkohol, sind namentlich vom Auslande, welches seine Produkte nicht leicht in frischem Zustande hersenden konnte, ausgestellt. So sind

Oesterreich-Ungarn, die skandinavischen Länder, Italien, Niederland, die Schweiz, Rufsland, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, China, Japan und Indien durch viele Tausende von Präparaten ihrer Fische und Krustenthiere vertreten. Die der Hauptsache nach in den oberen Räumen des Hauptgebäudes aufgestellten ausländischen Abtheilungen, welche die Präparate von Wasserthieren vorführen, bilden unstreitig einen der für den Zoologen am meisten interessanten Theile der Ausstellung.

Wenngleich sich in Deutschland in der Neuzeit eine aufserordentliche Rührigkeit auf allen Gebieten des Fischereigewerbes entfaltet, so giebt die Ausstellung ein lehrreiches Bild davon, dafs dessenungeachtet andere Staaten in der Ausbeutung der Schätze des Meeres und der Binnengewässer uns weit vorausgeeilt sind. Dies zeigt sich namentlich in dem Umstande, dafs Deutschland in Bezug auf die Versorgung der Bevölkerung mit Fischerei-Erzeugnissen noch in ganz erheblichem Umfange vom Auslande abhängig ist. Gleich am Haupteingange des Ausstellungsgebäudes stöfst man in der Nähe der Mittelbassins auf vergoldete Pyramiden von verschiedener Gröfse, deren erläuternder Text viel besagt. Diese Pyramiden sind auf Veranlassung des preufsischen Ministers für Landwirthschaft, Domainen und Forsten ausgestellt worden, und ihre Gröfsen, in massivem Golde gedacht, geben den Baarwerth an, den die nach Deutschland jährlich zur Einfuhr gelangenden Fische und Fischereiprodukte haben. Die gröfste, etwa 5 Fufs hohe und an der Basis 4 Quadratfufs umfassende Pyramide stellt den Werth des Häringsimports dar, der von 1873 bis 1877 im Jahresdurchschnitt 26 408 000 M. betrug. Die nächste Pyramide zeigt die Einfuhr frischer Fische im Werthe von 3 293 800 M. für das Jahr; dann folgen drei Pyramiden von 3 174 000 M. für konservirte Fische, von 1 189 000 M. für Kaviar und von 487 000 M. für Hummern. Zusammen beträgt die Einfuhr Deutschlands also 34 552 600 M., welcher keine, oder nur eine kaum nennenswerthe Ausfuhr gegenübersteht! Dagegen erzielen England 50 bis 60 Millionen, Frankreich etwa 40 Millionen, Norwegen 15 Millionen, und Italien 35 Millionen Mark jährlich aus ihrem Fischereiexporte. Wie ein in der russischen Abtheilung angebrachter gedruckter Anschlag besagt, ergab die Fischerei in Rufsland (ohne Sibirien) in den letzten Jahren im Durchschnitt eine Ausbeute an Produkten im Werthe von 30 000 000 Rubel, von denen mehr als zwei Drittel auf das Kaspische Meer mit seinen Zuflüssen entfallen. Dennoch war die Gesammtausbeute nicht ausreichend zur Versorgung der Bevölkerung, so dafs noch für 3 Millionen vom Auslande, namentlich an Häringen und Konserven, bezogen werden mufsten.

Den im Verhältnifs zur Bevölkerung bedeutendsten Fischfang treibt Norwegen, worüber einige in der norwegischen Abtheilung ausgelegte Drucksachen ebenfalls interessanten Aufschlufs geben. Danach werden allein von den Lofoden und Finmarken aus in den Monaten Januar bis März jährlich etwa 50 000 000 Dorsche gefangen, während der Häringsfang, dessen Hauptsitze sich in den Gebieten von Tromsoe und Bergen befinden, alljährlich im Spätsommer und Herbste eine Ausbeute von 50 000 bis 100 000 Tonnen liefert. Auch der Haifischfang ist von Tromsoe und Hammerfest nach weit von der Küste belegenen Bänken hinaus bedeutend, obgleich man nur auf die Ausbeutung der Leber ausgeht. Etwa 60 bis 70 Fahrzeuge mit 450 Mann Besatzung gehen jährlich nach Spitzbergen und Novaja-Semlja, deren Beute sich durchschnittlich auf 820 Walrosse, 8 325 Seehunde, 165 Weifsfische, 65 Eisbären, $^4/_{10}$ Mill. Dorsch, 1 250 Tonnen Leber, 1 360 kg ungereinigte Eiderdaunen und 760 Rennthiere beläuft. Als Nebenerzeugnisse beim Dorschfange erhält man in den Lofoden und Finmarken jährlich ca. 110 000 Tonnen Leber und 65 000 Tonnen Thran, welche theils direct, theils über Bergen nach Holland und Deutschland gehen; der Rogen geht meist nach Frankreich, wo er bei der Sardinenfischerei als Lockspeise benutzt wird; aufserdem

wird aus den Dorschköpfen und Fischabfällen Fischguano fabrizirt, welcher einen von Jahr zu Jahr zunehmenden Exportartikel bildet. Die Gesammt-Produktion der norwegischen Fischereien beläuft sich jetzt jährlich auf etwa 50 000 000 M., gewiſs eine auſserordentliche Summe für ein Land von nur 1 800 000 Einwohnern.

Bei dieser Bedeutung der Fischerei für die norwegische Volkswirthschaft ist es erklärlich, wenn die Fürsorge für diese Industrie dort alle öffentlichen Verkehrsinstitute durchdringt. So ist namentlich Norwegen auch das Land, in welchem die Benutzung des Telegraphen für den Fischereibetrieb zuerst systematisch ausgebildet worden ist. Schon 1861 wurde eine Telegraphenlinie in den Lofoden, sowie von Drontheim nach Namsos angelegt, welche ausschlieſslich Fischereizwecken diente, 1868 durch eine 92 geographische Meilen lange Linie von Namsos aus mit dem allgemeinen Telegraphennetze verbunden und seit 1869 über Tromsoe in die arktischen Regionen nach Hammerfest, Vadsö, Vardö und bis zu den Gestaden des Eismeeres fortgeführt worden ist.

An den Küstenstrecken nördlich von Stavanger bis südlich von der Bucht von Bergen, sowie von Cap Stat, nahe der Telegraphenstation Larsnäs, bis südlich von der Station Floroe befindet sich der Hauptsitz des von Mitte Januar bis Mitte März stattfindenden, über 40 000 Menschen beschäftigenden sogenannten Vaar- (Frühlings-) Häringsfanges. In den angegebenen Monaten kommen die Häringe auf ihren Wanderungen an die Küsten, um in seichtem Wasser unter den Klippen zu laichen. Schon kurze Zeit vor Beginn des Fischfanges beginnen die Vorzeichen der Ankunft dieser Fische, der Häringsschein, auch »Häringsblick« (*sildeglimt*) genannt, sichtbar zu werden. Man sieht alsdann vom hohen Meere her ungeheure Schaaren von Fischen den Küsten sich nähern, im Munde des Volkes »ein Berg Häringe« genannt, gefolgt von Cetaceen und begleitet von einer Wolke von unzählbaren Seevögeln. Eine ambulante Inspection der Fischerei theilt durch den Telegraph allen interessirten Telegraphenstationen regelmäſsige Meldungen mit und läſst dieselben dort durch Anschlag veröffentlichen, um die Fischer fortlaufend über die Ankunft der Fische in Kenntniſs zu halten. Fliegende Telegraphenstationen werden bereit gehalten, um sie an jedem beliebigen Punkte der Linie aufzustellen, und von dem Augenblicke an, wo der Häring beim Eingange der Golfe die submarinen Kabel passirt hat, werden seine geringsten Bewegungen von beiden Ufern her sorgfältig überwacht. Benachrichtigt durch die Telegraphenstationen eilen alsbald von allen Seiten die Fischer herbei mit Netzen, Schiffen, Tonnen und Salz, mit ihnen auch Aufkäufer und Händler; alle nehmen ihren Weg zu den Fischereiplätzen. Die Küstenbevölkerung weiſs sehr gut die wichtige Rolle zu würdigen, welche der Telegraph in ihrer Industrie spielt und in solchen Fällen, wo der Fang lediglich durch Dazwischenkunft des Telegraphen ermöglicht worden, nennt sie die gefangenen Fische Telegraphenhäringe. Während der ganzen Dauer des Fischfanges läſst die ambulante Inspection alle Morgen bei den Stationen Bulletins affichiren, welche das Quantum des Fanges, den Preis der Fische, den Weg der Fischgänge und selbst die Farbe des Wassers enthalten, welches allmählich im Umkreise mehrerer Meilen weiſs wird und eine milchige Farbe annimmt; dies bekundet, daſs die Abgabe des Laichs, mit der Milch der Männchen gemischt, beendet ist: dann macht man sich für neue »Scheine« und für die Ankunft neuer Fischzüge bereit.

Den für den norwegischen Häringsfang bestimmten Telegraphenlinien gegenüber sind in der letzten Zeit die für den Kabeljaufang gebauten Telegraphenanlagen in den Vordergrund getreten: ein Umstand, welcher u. A. darin seine Erklärung findet, daſs der Frühlings- bz. Winterhäring von 1870—1878 die früheren Fischereiplätze an der Küste nicht mehr in gröſseren Massen besucht hat. Die Telegraphenanlagen für den Kabeljaufang überwiegen daher diejenigen für den Härings-

fang jetzt sowohl an Ausdehnung des Netzes, als an Wichtigkeit. Ausschliefslich des Kabeljaufanges wegen — dessen Betrieb im nördlichen Norwegen ungefähr 40 000 Menschen beschäftigt — werden jetzt neun sogenannte Fisch-Telegraphenstationen, sowie vier transportable Feldstationen in den Lofoden und Finmarken während der Dauer von 3 bis 4 Monaten jährlich offen gehalten. Dagegen sind für die Vaar-Häringsfischerei in den Bezirken von Bergen und Stavanger jährlich sechs bis neun Fisch-Telegraphenstationen mit ein bis zwei Feldstationen in Thätigkeit, während einige zwanzig Stationen das ganze Jahr hindurch fast ausschliefslich der Kabeljau-, sowie der Fett- und Grofshärings- (Sommerhärings-) Fischereien wegen offen gehalten werden. Aufser den Meldungen über die Annäherung der Fischzüge vermittelt der Telegraph ohne alle Kosten die für die Fischerei wichtigen meteorologischen Mittheilungen, namentlich über Richtung und Stärke des Windes, über den Zustand der See, die Temperatur u. s. w., welche, ebenso wie die vom meteorologischen Institut in Christiania ausgehenden Sturmwarnungen und die bereits erwähnten Berichte über den Gang der Fischerei und die Fischpreise etc., täglich zum Unterricht für die Fischer öffentlich angeschlagen werden.

Im Allgemeinen darf man sagen, dafs fast alle Telegraphenanlagen nördlich von Drontheim mit 480 geographischen Meilen Linie und 690 Meilen Drahtlänge hauptsächlich mit Rücksicht auf den Fischereibetrieb ausgeführt worden sind. In den Fischereibezirken selbst sind etwa 2 Millionen Kronen zu Telegraphenanlagen für die Fischerei angewendet; ein sehr bedeutender Betrag, wenn man in Rücksicht zieht, dafs die Anlagekosten sämmtlicher Telegraphenlinien Norwegens etwa 5 300 000 Kronen erfordert haben. Es ist erklärlich, dafs die Kosten für die Herstellung, die Unterhaltung und den Betrieb dieser Linien auf dem norwegischen Telegraphen-Budget schwer lasten. Der Nutzen, den diese Anlagen im Dienste der Fischerei leisten, und die Kapitalien, die auf diese Weise mittels der Telegraphen dem Nationalvermögen hinzugefügt werden, sind aber so bedeutend, dafs eine Unterbilanz im Budget der Telegraphenverwaltung, damit verglichen, als eine Sache von untergeordneter Bedeutung angesehen werden mufs.

Wir kehren nach dieser Abschweifung zu der weiteren Beschreibung der Ausstellungs-Gegenstände zurück.

Eine der Sammlung an lebenden, todten und präparirten Fischen, sowie an Wasserthieren aller Art in ihrer räumlichen Ausdehnung ebenbürtige Ausstellung wird in Klasse II durch die Fischereigeräthschaften aller Länder vorgeführt. Diese Klasse zeigt in allen Arten von Angelgeräthen, Fischkörben, Lockspeisen, Fischbehältern, Reusen, Netzen, Taucherapparaten, Harpunen — von der alten Wurfharpune bis zu der jetzt beim Walfischfange gebräuchlichen Geschützharpune, welche den Wurfspeer aus einem Geschützrohre auf das zu erlegende Thier abfeuert — u. s. w. alle Hülfsgeräthschaften, welcher der Fischer zur Ausführung seines Gewerbes bedarf. Namentlich die Kollektiv-Ausstellungen Chinas, Japans und des malayischen Archipels liefern ein eigenartiges, in sich abgeschlossenes Bild von dem verhältnifsmäfsig hohen Stande, welchen dieser Hülfszweig des Fischerei-Gewerbes selbst im fernsten Auslande einnimmt. Die Fischereigeräthschaften dieser Völker stehen denen der europäischen Staaten nur in wenigen Punkten nach, und man kann sich beim Vergleiche der Ausstellungs-Gegenstände innerhalb dieser Klasse des Eindrucks nicht erwehren, dafs unsere Küstenbevölkerung in ihren Hülfsmitteln für den Fischereibetrieb noch allzu zäh an dem von Jahrhunderten hergebrachten festhält, und dafs dem technischen Fortschritte auf diesem Gebiete noch ein weites Feld offen steht.

Läfst die deutsche Fischerei, namentlich was die Seefischerei und den Fischereibetrieb betrifft, eine Ueberlegenheit des Auslandes in gar manchen Punkten erkennen, so liefert dagegen die deutsche Abtheilung der Ausstellung in der folgenden, der

künstlichen Fischzucht gewidmeten Klasse III ein Bild hoher Blüthe und zeigt, dafs sich Deutschland auf diesem Gebiete anderen Ländern zum mindesten ebenbürtig an die Seite stellen kann. Der Aufschwung der künstlichen Fischzucht in Deutschland datirt bekanntlich erst aus neuester Zeit und ist aufserordentlich gefördert worden durch die Anregung, welche von der Kaiserlichen Fischzuchtanstalt in Hüningen im Verein mit zahlreichen namhaften Fischzüchtern — unter denen Namen wie Schuster in Freiburg i. B., Eckardt in Lübbinchen, von dem Borne in Berneuchen u. A.m. zu nennen sind — seit Beginn des letzten Jahrzehnts ausgegangen ist. Zur Zeit bestehen in Deutschland bereits etwa 150 Fischzuchtanstalten, welche alle mit Sachkenntnifs und Erfolg betrieben werden. Von sachkundiger Seite wird die Fischzuchtanstalt in Hüningen als die bedeutendste der zur Zeit bestehenden Anstalten dieser Art in Europa bezeichnet. Die Vorrichtungen, welche von der Hüninger Anstalt und neben dieser von zahlreichen Privatunternehmern ausgestellt sind, bieten denn auch ein überaus mannigfaltiges und interessantes Bild von der Entwickelung, welche dieser wichtige Zweig der deutschen Fischkultur genommen hat.

Die künstliche Entwickelung der Fischbrut geschieht in der Weise, dafs man von den fortpflanzungsfähigen weiblichen Fischen die Eier und von den männlichen Fischen die Milch auf mechanischem Wege, meist durch Abstreifen unter gelindem Drucke mit der Hand, entnimmt und beide unter Zutritt von Wasser vermischt. Zur Ausbrütung wird das befruchtete Laich, unter Fernhaltung aller zerstörenden Einflüsse, in fliefsendes, reines und ausreichend mit Sauerstoff versehenes Wasser, welches eine gleichmäfsige, möglichst niedrige Temperatur (2 bis 10 Grad) besitzen mufs, gelegt. Zu diesem Zwecke gelangt das befruchtete Laich in sogenannte Brutapparate, meist treppen- oder pyramidenförmig aufgestellte, mit besonderen Vorrichtungen zur Schonung der Brut versehene Gefäfse, welche von dem Wasser nach und nach durchflossen werden. Derartige Fischbrutapparate sind in zahlreichen verschiedenen Konstruktionen, meist mit Fischbrut belegt und in Thätigkeit gesetzt, ausgestellt.

Durch die belebende Kraft des unausgesetzt strömenden Wassers erfolgt im Ei der fortschreitende Aufbau des Embryo's, welcher nach etwa 3 bis 5 Wochen die Augenpunkte entwickelt und etwa 6 bis 8 Wochen später als junges Fischchen aus der umgebenden Hülle ausschlüpft.

Während der Transport lebender junger Fische auf grofse Entfernungen schwierig ist, sind die befruchteten Eier auf die gröfsten Strecken versendbar, und zwar am leichtesten in derjenigen Entwickelungsstufe, welche unmittelbar auf die Entwickelung der Augenpunkte, also einige Wochen nach der Befruchtung folgt. Die Versendung des befruchteten Fischlaichs, welche seit einigen Jahren von der deutschen Post in immer zunehmendem Umfange vermittelt wird, ist erklärlicher Weise von der gröfsten Bedeutung, denn richtig ausgeführt setzt sie in den Stand, neue Fischgattungen einzuführen und in Gegenden zu akklimatisiren, wo solche bisher nicht vorkamen.

Das Gelingen der Fischbrutversendung ist von der Art der Verpackung der Eier und von der Behandlung derselben während der Beförderung in gleichem Mafse abhängig. Unter den verschiedenen Methoden der Verpackung befruchteter Fischeier, welche auf der Ausstellung an aufgestellten Versendungsgefäfsen vorgeführt werden, hat sich am meisten das Verfahren der Verpackung der Eier in Moos bewährt, wie es auch bei der Hüninger Anstalt gebräuchlich ist; und durch welches diese Anstalt es ermöglicht, jährlich mehrere Millionen von Eiern in die entferntesten Gegenden zu versenden. Von der Hüninger Anstalt wird bei dieser Methode die Versendung der Eier der Winterlaichfische, zu denen u. A. die Salmonidenarten zählen, ohne Anwendung von Eis ausgeführt, dagegen kann der Transport der Sommerlaichfische (Karpfen u. s. w.)

nur unter Beigabe von Eis stattfinden, um die schädlichen Einflüsse der Wärme abzuwenden und die Eier durch stete Kühlung in der Entwickelung zurückzuhalten: denn je niedriger die Temperatur der die Eier umgebenden Wassertheile ist, desto kräftiger und widerstandsfähiger wird das in der Brut befindliche Leben. Aus dem Erfordernisse einer stets gleichmäfsigen niedrigen Temperatur und aus der Nothwendigkeit, die junge Brut vor starker Erschütterung zu bewahren, ergiebt sich auch die Bedeutung, welche der Behandlung während der Postbeförderung zufällt.

Die Postversendung des befruchteten Fischlaichs hat in Deutschland bereits eine kurze Geschichte aufzuweisen, deren wesentliche Momente im Nachfolgenden einen Platz finden mögen.

Besondere Einrichtungen im Postbetriebe aus Anlafs der Fischlaichversendungen wurden zuerst im Jahre 1868 getroffen, indem die Postverwaltung des damaligen Norddeutschen Bundes in Folge einer Anregung des preufsischen Landwirthschafts-Ministers die Postanstalten auf die Sendungen mit befruchtetem Fischlaich aufmerksam machte, welche sich zu jener Zeit zwischen der Fischzuchtanstalt in Neuwied und einer Anzahl von Orten der Rheinprovinz einerseits, sowie zwischen Heidelberg und Neuwied und zwischen der damals noch französischen Fischzuchtanstalt Hüningen bz. Neuwied andererseits bewegten. Es wurde den Postanstalten bezüglich der angegebenen Sendungen besondere Pünktlichkeit und Vorsicht bei der Beförderung anempfohlen. Nachdem diese Versendungen, welche regelmäfsig in den Monaten Dezember, Januar und Februar stattfanden, jahrelang mit bestem Erfolge ausgeführt waren, wurde 1875 der Thüringische Fischzuchtverein in Ohrdruf bei dem General-Postamte vorstellig, die von der dortigen Fischzuchtanstalt ausgehenden Sendungen mit Bachforellenbrut ebenfalls unter Anwendung besonderer Vorsichtsmafsregeln befördern zu lassen. Indem die Postverwaltung hierauf bereitwilligst einging, unterzog sie sich bei den damaligen Betriebsverhältnissen der Ohrdrufer Anstalt einer recht weit gehenden Mühewaltung, denn die genannte Anstalt verwendete zur Verpackung der Fischbrut nicht, wie es jetzt fast allgemein gebräuchlich ist, feuchtes Moos, sondern sie benutzte zur Beförderung halb mit Wasser gefüllte Glasflaschen, welche zwar von einer festen Holzumgatterung umgeben, aber dennoch vor Stofs und Druck besonders sorgfältig zu hüten waren. Aufserdem machte diese Verpackungsweise unterwegs ein Nachfüllen der Gefäfse mit frischem Wasser erforderlich. Das Nachfüllen wurde von bestimmten, unterwegs belegenen Postanstalten wahrgenommen, welche von der bevorstehenden Ankunft der Sendungen vorher unterrichtet werden mufsten; ebenso wurden auch die Empfänger von der Ankunft vorher in Kenntnifs gesetzt, um die Sendungen rechtzeitig von der Post abholen zu können. Die von der Ohrdrufer Anstalt versendete Fischbrut ist mit Ausnahme weniger Sendungen den Empfängern seit jener Zeit gut erhalten zugestellt worden. Im Jahre 1877 trat auch die Kaiserliche Fischzuchtanstalt in Hüningen mit gleichen Anträgen wie der Ohrdrufer Fischereiverein bei der Postbehörde hervor. Dieses Ersuchen gab nunmehr dazu Anlafs, die postseitige Behandlung der Sendungen mit Fischlaich und Fischbrut allgemein für das ganze Reichs-Postgebiet zu regeln. Seit 1878 werden die bezüglichen Sendungen, um die Aufmerksamkeit der Postanstalten auf den Inhalt zu lenken, mit in die Augen fallenden weifsen Zetteln beklebt, welche oben als deutlich hervortretendes Abzeichen einen Fisch in rothem Druck zeigen, darunter in getheiltem Felde die theils gedruckte, theils geschriebene Bezeichnung des Inhalts der Sendung und der bei der Behandlung derselben zu beobachtenden Regeln, sowie, rechts geschrieben, die Adresse enthalten und auf dem rings mit schwarzen und rothen Linien umgrenzten Rande mit »Oben«, »Vorsicht« bedruckt sind. Allen Beamten und Unterbeamten der Postanstalten wurde anempfohlen, den derartig bezeichneten Sendungen eine

schonende, den gegebenen Regeln entsprechende Behandlung zu Theil werden zu lassen; und derartige Aufforderungen sind alljährlich vor dem Beginn der Versendungsperiode in dem Amtsblatte des Reichs-Postamtes erneuert worden.

Seit Januar 1880 ist endlich die Postverwaltung noch dazu übergegangen, die Sendungen mit Fischlaich und Fischbrut gegen die mäfsige Zuschlagsgebühr von 1 M. auf Verlangen mit den Schnell- und Kurierzügen, bei denen eine Packetbeförderung sonst ausgeschlossen ist, befördern zu lassen.

Wie sich hieraus ergiebt, hat die deutsche Postverwaltung der Erleichterung und Sicherung der Fischbrutversendung besondere Fürsorge angedeihen lassen, deren erfolgreiche Wirkungen zur Hebung des künstlichen Fischzuchtbetriebes in Deutschland zu ihrem Theile unzweifelhaft mit beigetragen haben. Die glänzenden Ergebnisse, welche auf der internationalen Fischerei-Ausstellung vor Augen treten, legen hierfür ein erfreuliches Zeugnifs ab.

Wie die Gegenstände der Klasse III., so nehmen auch diejenigen der Klasse IV., welche die Vorrichtungen zur Aufbewahrung und zum Versand frischer Wasserthiere umfassen, unser näheres Interesse in Anspruch.

Was zunächst die Aufbewahrung und den Versand todter Fische betrifft, so ist es bekannt, dafs man die Fische durch Einlegen in Eis auf lange Strecken versenden und in frischem Zustande erhalten kann. Emballagen, welche zur Eisverpackung frischer Fische dienen, sind, aufser von zahlreichen ausländischen Ausstellern, auch von der Firma C. Lindenberg in Berlin ausgestellt worden. Derselbe Aussteller zeigt auch frische Fische in einer Korbverpackung, bei welcher sich die Fische erfahrungsmäfsig zehn Tage lang, auch unter ungünstigen Verhältnissen, frisch erhalten.

Neuerdings richtet man das Bestreben mit Erfolg mehr und mehr dahin, See- und Flufsfische lebend zu Markte zu bringen. Einige Fischarten können zwar, ohne Schaden zu nehmen, in stehendem Wasser längere Tage lebend erhalten werden; bei den empfindlicheren Arten — und diese bilden die Mehrzahl — ist das Gelingen des Transportes aber von manchen Vorsichtsmafsregeln, sowohl Seitens des Versenders als auch Seitens des Beförderers, abhängig. Beispielsweise hat der Versender darauf zu achten, den empfindlicheren Fischen 3 bis 4 Tage vor dem Beginn des Transportes die Nahrung zu entziehen, da das Schütteln auf der Reise sie sonst veranlafst, das Futter auszubrechen, wodurch das Wasser verdorben und der Tod herbeigeführt wird. Fortpflanzungsreife Fische beider Geschlechter dürfen nicht in einem und demselben Gefäfse transportirt werden, da sie sonst unterwegs sich der Laichstoffe entledigen und in Folge der hierdurch entstehenden Trübung des Wassers absterben. Endlich ist auch der gute Ausfall einer Fischversendung wesentlich noch von der Menge der Fische abhängig, welche in einem Gefäfse befördert werden; je kleiner dieselbe, desto gröfser ist die Aussicht auf Erfolg. Abgesehen hiervon bleibt die Zuführung frischer Luft und frischen Wassers während der Reise die Hauptbedingung für das Glücken einer Fischversendung.

Um die Mittel zu Erfüllung dieser letzteren wichtigsten Bedingung an einem Beispiele zu zeigen, hat der Director des Berliner Aquariums, Dr. Hermes, ein Mustergefäfs zum Transport lebender Fische auf Landwegen und Eisenbahnen ausgestellt. Dieser Apparat besteht aus drei verschiedenen Gefäfsen: einem grofsen zur Aufnahme der Fische dienenden Kübel, einer diesem Kübel an der Basis angefügten niedrigen Wanne, welche das aus dem Kübel oben überfliefsende Wasser aufnimmt, und einem seitlich oberhalb des Kübels angebrachten Wasserbehälter, durch welchen die Zufuhr des frischen Wassers stattfindet. Der Abflufs des Wasserbehälters erfolgt durch eine in Heberform gebogene Röhre von Glas oder Gummi, die auf dem Grunde des Kübels mündet. Das in die Röhre fliefsende Wasser reifst durch eine besondere Ventilationsvorrichtung zugleich Luft mit in das Wasser des Transportkübels,

durch welche der von den Fischen verbrauchte Sauerstoff ersetzt und die entstandene Kohlensäure ausgetrieben wird. Das in Folge der Wasserzufuhr abfliefsende und in die Wanne unter dem Kübel sich ergiefsende Wasser wird nach Bedarf aus der Wanne mittels einer einfachen Saugepumpe von Zeit zu Zeit wieder in das obenstehende Wassergefäfs geleitet. Bei dieser Zusammensetzung kann also dauernd ein ausreichend mit Luft versehenes fliefsendes Wasser in dem Transportkübel erhalten und die Stärke des zufliefsenden Wassers stets nach Wunsch regulirt werden. Der ausgestellte Transportkübel fafst 24 Zentner Wasser, dagegen nehmen die Zu- und Abflufsgefäfse je 12 Zentner Wasser auf. Ein Aufpumpen des Wassers aus dem unteren Abflufsgefäfse in das obere Zuführungsgefäfs ist nur alle 3 bis 4 Stunden erforderlich, so dafs der Begleiter des Transportes nicht übermäfsig in Anspruch genommen ist. Durch einen doppelten siebartigen Deckelverschlufs des Kübels ist aufserdem erreicht, dafs heftige Bewegungen des Wassers vermieden und damit Verletzungen der Fische, welche in Folge von Erschütterungen sonst entstehen könnten, ferngehalten werden. Nach Angabe des Ausstellers hat der lediglich auf Grund theoretischer Annahmen konstruirte Apparat sich in der Praxis vorzüglich bewährt; so ist beispielsweise bei einem drei Tage und drei Nächte andauernden Transporte von 250 in dem Apparate beförderten Fischen kein einziger zu Grunde gegangen.

Aufser dem soeben beschriebenen zeigt die Ausstellung eine Zahl verschiedener Transportfässer, Kessel und anderer für die Beförderung eingerichteter Behälter von gröfserem, besondere Wagenräume in Anspruch nehmendem Umfange. Auf noch bedeutendere Verhältnisse sind zwei Eisenbahntransportwagen für Versendung lebender Fische berechnet, von denen der erste im Modell von Fritz Kretzschmer in Berlin, der zweite in Zeichnung und Beschreibung von C. Wocke in Emmishofen (Schweiz) ausgestellt ist.

Während diese Behältnisse ausschliefslich dem Massenversand dienen, sind andere der ausgestellten Transportgefäfse vorwiegend für die Versendung in geringeren Mengen, im Post- und Frachtverkehre, bestimmt. Eine vielfach in Anwendung kommende, auf der Ausstellung aber nicht vertretene Klasse dieser Gefäfse trägt aufsen an der Seite einen kleinen Blasebalg oder Gummiballon, von welchem eine Röhre oder ein Schlauch in den inneren Raum führt, welche an der Mündung in eine breite und niedrige Brause endigt. Wenn nun das Gefäfs mit Wasser gefüllt ist und aufsen auf die Blasevorrichtung gedrückt wird, so entweicht die darin enthaltene Luft durch die Röhre und Brause ins Wasser, welches letztere dadurch mit dem für die Erhaltung der Fische nöthigen Sauerstoffe versehen wird.

Die Fischversendung mittels solcher Gefäfse gewährt zwar einen hohen Grad von Sicherheit; es geht aber aus der Nothwendigkeit der öfteren Bedienung unterwegs hervor, dafs die Beförderung nur unter Beigabe eines Begleiters erfolgen kann. Bei manchen Fischarten und Wasserthieren ist das Sauerstoffbedürfnifs aber nicht so grofs, dafs die Anbringung besonderer Luftzuführungsvorrichtungen nothwendig wird, und die Beförderung kann dann auch in verschlossenen Behältern, deren Inneres nur durch einen siebartig durchlöcherten Deckel mit der Luft in Verbindung steht, ausgeführt werden. Derartige Gefäfse, aus Blech gearbeitet, werden von den Aquarienbesitzern, Gebr. Sasse, welche die Ausstellung mit einer gröfseren Zahl sehenswerther Gegenstände beschickt haben, zur Versendung von lebenden Wasserthieren in gröfserem Umfange und mit Erfolg benutzt. Nach Angabe der Aussteller sind etwa $^3/_4$ der bisher ohne besondere Begleitung mit solchen Versendungsbehältern durch die Post beförderten Wasserthiere wohlbehalten an den Bestimmungsorten eingetroffen.

Durch die Fürsorge der Postverwaltung scheint der bisher noch wenig entwickelte Zweig der Detailversendung lebender Fische noch weiterer Ausbreitung entgegengeführt zu werden. Den

Lesern dieser Blätter wird bekannt sein, dafs die Reichs-Postverwaltung durch Amtsblattsverfügung vom 29. März eine Bestimmung erlassen hat, nach welcher, ebenso wie die Sendungen mit Fischlaich, künftig auch die Sendungen mit lebenden Fischen und überhaupt mit lebenden Thieren auf Verlangen der Absender gegen die mäfsige Zuschlagsgebühr von 1 Mark innerhalb Deutschland mit den schnellsten sich darbietenden Postgelegenheiten, insbesondere mit Eisenbahnzügen, welche sonst nur zur Briefbeförderung dienen, befördert werden können. Dem praktischen Postbeamten sind diese Sendungen durch Zettel in gelber Farbe, welche in fettem schwarzen Typendruck die Bezeichnung »Dringend«, »Lebende Thiere« tragen, kenntlich.

Bei der aufserordentlichen Schnelligkeit, mit welcher die Beförderung mit den Kurierzügen vor sich gehen kann, läfst sich erwarten, dafs viele Fischarten, deren Versendung bisher nur unter Beigabe besonderer Begleitung ausführbar war, künftig auch auf wohlfeile Weise durch Vermittelung der Post versandfähig werden. Es ist somit die Hoffnung berechtigt, dafs der Postverkehr dem deutschen Fischereibetriebe auch auf diesem Gebiete die Anbahnung einer weiteren Ausbreitung seiner Entwickelung erleichtern wird.

Nachdem hiermit der Ueberblick über die belangreichsten Theile der Ausstellung beendet ist, darf über die folgenden, zumeist nur ein engeres Fachinteresse darbietenden Klassen schneller hinwegegangen werden.

Klasse V. führt alle gebräuchlichen Vorrichtungen zur Verarbeitung, Zubereitung und Konservirung der Fischereiprodukte, Geräthschaften und Maschinen zur Fischräucherei, Geräthe für die Bereitung des Kaviars und anderer Fischprodukte, Modelle gröfserer Fischräuchereianstalten, Chemikalien zur Präservirung, Emballagen für Fischkonserven, endlich Haushaltsgeräthschaften für die Zubereitung von Fischspeisen vor.

Die nächste Klasse VI. ist einigen Hülfsindustrien der Fischerei gewidmet. Sie zeigt eine Zahl verschiedener Kleidungsstücke für Fischer, aus Leder oder Gummi gefertigt, geölt oder chemisch verarbeitet, um gegen Eindringen von Wasser zu schützen, Hülfsgeräthschaften, Rettungsgegenstände, ferner Fischerkostüme und Modelle von Fischerhäusern verschiedener Völker.

Die letzten drei Klassen endlich dienen vorwiegend wissenschaftlichen Bestrebungen. In Klasse VII. zeigt die Kaiserliche Admiralität eine Anzahl von Instrumenten zur Untersuchung der Gewässer in Bezug auf Tiefe, Stromschnelligkeit, chemische Beimischungen, Temperatur, Beschaffenheit und Zusammensetzung des Grundes, sowie auf andere Eigenschaften und Zustände, welche auf den Fischbestand von Einflufs sind. Andere von wissenschaftlichen Anstalten und Privaten ausgestellte Instrumente dienen theils gleichen Zwecken, theils haben sie die chemische Untersuchung des Wassers und des Fleisches der Wasserthiere zum Gegenstande. Eine interessante Abtheilung dieser Klasse ist der zoologischen Forschung gewidmet, deren Vertretung von einer Anzahl namhafter wissenschaftlicher Institute des In- und Auslandes — unter denen die von dem deutschen Professor Dr. Dohrn geleitete zoologische Station in Neapel besonders hervorragt — durch eine reiche Auswahl von Ausstellungsgegenständen wahrgenommen wird. Klasse VIII. umfafst die Geschichte der Fischerei. Sie zeigt eine reiche Auswahl geschichtlicher Gegenstände von den überkommenen Resten der Pfahlbauperiode bis zu den Erzeugnissen der Neuzeit, welche zu einer Sammlung vereinigt, ein »Fischerei-Museum« von seltener Mannigfaltigkeit darstellen würden. In Klasse IX. beschliefst endlich eine stattliche Bibliothek mit hunderten von Schrift- und Druckwerken verschiedener Sprachen aus dem gesammten Gebiete der Literatur und Statistik der Fischerei, bestehend aus amtlichen Veröffentlichungen, wissenschaftlichen Berichten, Lehrbüchern, Karten, Plänen, Brochüren, photographischen Abbildungen, graphischen Darstellungen u. dergl., die lange Reihe der interessanten und lehrreichen Gegen-

stände, zu deren Studium die internationale Fischerei-Ausstellung Gelegenheit bietet.

Die grofse Mannigfaltigkeit der Ausstellungsgegenstände hat im Vorstehenden nur in allgemeinen Umrissen angedeutet werden können. Dem Verständnisse derjenigen Leser, welche die Ausstellung nicht aus eigener Anschauung kennen gelernt haben, wird deren Umfang und Bedeutung daher durch eine Zusammenstellung des Zahlenverhältnisses der Aussteller und der ziffermäfsigen Betheiligung der einzelnen Nationen näher gerückt werden. Eine solche Zusammenstellung möge hier am Schlusse noch einen Platz finden.

Die Zahl der Aussteller, welche die Ausstellung beschickt haben, beträgt 1164; von denselben haben in Klasse I. (Wasserthiere) 452, in Klasse II. (Fischereigeräthe) 525, in Klasse III. (künstliche Fischzucht) 75, in Klasse IV. (Aufbewahrung und Versand) 41, in Klasse V. (Verarbeitung und Zubereitung) 40, in Klasse VI. (Fischerhäuser, Kostüme etc.) 53, in Klasse VII. (Untersuchung der Gewässer) 56, in Klasse VIII. (Geschichte) 61 und in Klasse IX. (Literatur) 86 Interessenten ausgestellt, unter denen eine Anzahl in mehreren Klassen gleichzeitig vorkommen. Aus Deutschland haben 543 Aussteller die Ausstellung beschickt; dann folgen Norwegen mit 147, Dänemark mit 101, Schweden mit 89, die Niederlande mit 72, Italien mit 60 und Grofsbritannien mit 52 Ausstellern. Aus dem russischen Reiche haben 28, aus der Schweiz 26, aus Oesterreich-Ungarn 17, aus Frankreich, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, aus Ostindien und den malayischen Inseln je 4, aus Brasilien 3, aus Niederländisch-Indien, dem Königreiche Anam, aus Belgien und Japan je 2 und von den Samoainseln hat 1 Interessent die Ausstellung beschickt. China hat seine Produkte ohne nähere Angabe der einzelnen Aussteller zu einer Kollektivausstellung vereinigt.

Die Anzahl aller Ausstellungsgegenstände ist auf mehrere 100 000 zu schätzen. Einen Begriff von der Ausdehnung des Fischereibetriebes und der Reichhaltigkeit seiner Hülfsmittel gewinnt man, wenn man erwägt, dafs die im Dienste der Fischerei thätigen Hülfsanstalten — wie beispielsweise die vorstehende Darstellung in Bezug auf das Verkehrs- und Versendungswesen zeigt — noch nicht einmal erschöpfende Vertretung gefunden haben.

Wünschen wir denn, dafs die Anregung, welche die Ausstellung nach so vielen Richtungen hin zu Theil werden läfst, reiche Früchte trage. Möge sie nicht nur die Ausübung des Fischereibetriebes vervollkommnen und vertiefen, sondern auch das Interesse anderer Berufskreise, auf deren Unterstützung die Fischerei angewiesen ist, mehr und mehr erwecken, und dadurch zur weiteren Hebung eines wichtigen Zweiges wirthschaftlicher Thätigkeit beitragen, welchen die Ausstellung vorzuführen so erfolgreich unternommen hat.

---

## 30. Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1878.*)

Der von dem eidgenössischen Postdepartement über seine Geschäftsführung im Jahre 1878 erstattete Bericht läfst erkennen, dafs die schweizerische Postverwaltung in neuerer Zeit ihre besondere Aufmerksamkeit darauf gerichtet hat, die richtige Verrechnung der Portoeinnahme möglichst sicher zu stellen. Demzufolge ist die Verwaltung im Laufe des Jahres 1878 zu der Einführung von sogenannten Taxmarken übergegangen. Diese Werthzeichen sind dazu bestimmt,

*) »Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1877« siehe Seite 535 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1879.

durch Aufkleben auf den Brief den Betrag des Portos für unfrankirte Briefe darzustellen. Nur der in dieser Weise bezeichnete Betrag darf vom Publikum entrichtet werden. Ein Beamter, welcher versuchen würde, Briefporto einzuziehen, ohne dafs eine entsprechende Verwendung von Taxmarken stattgefunden hat, würde Gefahr laufen, seine Stelle aufs Spiel zu setzen. Das Ergebnifs des neuen Kontrolmittels in Verbindung mit einigen Bestimmungen über den Nachweis des verrechneten Portos für Fahrpostsendungen wird als ein günstiges bezeichnet. Es sollen sogar Beweise für die Thatsache vorliegen, dafs das neue Kontrolsystem der Postverwaltung bereits im Jahre 1878 Tausende von Francs eingetragen hat.

Der Bericht nimmt auf die ungünstigen Zeitverhältnisse und das damit im Zusammenhange stehende Darniederliegen der Geschäfte Bezug, trotzdem weist der Postverkehr, mit Ausnahme bei den Fahrpost- und Nachnahmesendungen, im grofsen Ganzen eine Zunahme auf.

Das schweizerische Postgebiet umfafst einen Flächeninhalt von 41 418 qkm mit 2 669 147 Einwohnern, oder mit 64 Einwohnern auf 1 qkm.

Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug 2 820 gegen 2 808 im Vorjahre. Es entfallen hiernach 14,7 qkm und 946 Einwohner auf eine Postanstalt. Ein solch günstiges Verhältnifs vermag allerdings keine andere Postverwaltung in Europa aufzuweisen; allein es kommt in Betracht, dafs unter jenen 2 820 Postanstalten sich mehr als 2 000 sogenannte Postablagen befinden, die in ihrer Einrichtung von leichterer Form und einfacheren Verhältnissen als die eigentlichen Postanstalten, sowie mit ungleichmäfsigen Befugnissen ausgestattet sind.

Von den 2 820 Postanstalten waren Postbüreaus I. Klasse (am Sitz der Kreis-Postdirectionen) 11, II. Klasse (Büreaus mit mehreren Beamten) 95, III. Klasse 693, Postablagen 2 003. Von diesen Ablagen waren 1 104 rechnungspflichtig und mit dem internen Geldanweisungsdienste betraut, 899 nicht rechnungspflichtig.

Das Gesammt-Personal umfafste 6 263 Personen gegen 6 304 im Vorjahre, nämlich: Beamte der General-Postdirection 32, der Kreis-Postdirectionen 44, Büreauchefs, Posthalter und Kommis 1 522, Ablagehalter 2 003, patentirte Postaspiranten 84, Postlehrlinge 77, Briefträger, Boten, Packer, Büreaudiener u. s. w. 1562, Kondukteure 228 und Postillone 711.

Die Zahl der Postkurse auf Landstrafsen betrug, mit Inbegriff der subventionirten Privatkurse, Ende 1878: 545, Ende 1877: 565.

Neben diesen 545 Kursen bestanden noch — theilweise nur im Sommer, theilweise aber auch während des ganzen Jahres — 67 konzessionirte Omnibusfahrten, welche zum Theil ebenfalls zu Posttransporten benutzt wurden. Unter jenen 545 Kursen befanden sich 340 Jahreskurse, 50 Sommerkurse, 19 Winterkurse, sämmtlich für Rechnung der Postverwaltung, 48 Omnibus- und Fourgonfahrten zwischen Postanstalten und Bahnhöfen und 88 subventionirte Privatkurse, welche zur Beförderung von Postsendungen benutzt wurden, deren Passagiergeldertrag aber die Unternehmer bezogen. Für diese letztere Kategorie von Kursen war die Bestimmung getroffen, dafs die Unternehmer die erforderlichen Fuhrwerke in der Regel selbst zu stellen, oder aber für die von der Postverwaltung gelieferten Wagen einen entsprechenden Miethszins zu zahlen und aufserdem noch die Kosten der laufenden Reparaturen zu tragen hatten. Bei 80 Kursen, welche für Rechnung der Postverwaltung unterhalten werden, sind die betreffenden Unternehmer gegen entsprechende Ermäfsigung der festen Postfuhrvergütung mit 50 pCt. am Passagiergeldertrage betheiligt.

Die Postkurse auf Landstrafsen, mit Ausnahme der blos konzessionirten und der Omnibus- und Fourgonfahrten zwischen Postanstalten und Bahnhöfen, haben im Ganzen eine Ausdehnung von 5 466 (1877: 5 504) km. Diese Kursstrecke wird täglich mindestens zweimal, gröfstentheils aber noch öfter befahren, so dafs die zurückgelegten Kilometer auf sämmtlichen Kursen im

Sommer 19 058 und im Winter 16 074 pro Tag, zusammen im ganzen Jahre 6 231 048 km gegen 6 406 357 im Vorjahre betragen.

Im Beförderungsdienste der Posten auf Landstrafsen wurden verwendet: 228 Kondukteure, 711 Postillone, 1 950 Postpferde, 1 503 Wagen und 736 Schlitten. Die Zahl der Postpferdehalter betrug 328, die der Poststationen 528.

Wie im Jahre 1877 betrug auch im Jahre 1878 die Zahl der Bahnpostkurse 55, die der Bahnpostwagen 82. Die Postkurslänge auf Eisenbahnen betrug 12 929 (1877: 12 927) km. Von den Bahnposten wurden im Jahre 1878: 4 721 772 km (1877: 4 709 789) zurückgelegt.

Die Zahl der Schiffspostkurse betrug wie im Vorjahre 4, die Länge derselben 574 km.

Im Bahn- und Schiffspostdienste wurden täglich 92 Beamte und 58 Kondukteure verwendet.

Die Leistungen im Beförderungsdienste gestalten sich wie folgt. Die Gesammt-Stückzahl der beförderten Sendungen überhaupt beträgt 151 931 823; gegen das Vorjahr mehr 3 129 901 Stück oder 2,1 pCt. Von der Gesammt-Stückzahl entfallen auf die

| | | | |
|---|---|---|---|
| Briefsendungen . . . . | 87 432 955 | Stück oder | 75,5 pCt., |
| Postanweisungen . . . | 1,802 428 | - - | 1,2 - |
| Fahrpoststücke . . . . | 7 219 122 | - - | 4,8 - |
| Nachnahmesendungen . . | 2 355 498 | - - | 1,5 - |
| Einzugsmandate . . . . | 120 714 | - - | 0,1 - |
| Zeitungsnummern . . . | 53 001 106 | - - | 34,9 - |
| zusammen . . . | 151 931 823 | Stück, | |
| dagegen 1877 . . . | 148 801 922 | - . | |

Gegen 1877 hat im Jahre 1878 sich vermehrt: die Stückzahl der Briefsendungen um 2 430 765 Stück oder 2,9 pCt., die Zahl der Postanweisungen um 71 922 Stück oder 4,2 pCt., die Zahl der Einzugsmandate um 24 546 Stück oder 25,5 pCt., die Zahl der Zeitungsnummern um 1 084 751 Stück oder 2,1 pCt. Dagegen hat sich vermindert: die Zahl der Fahrpoststücke um 366 351 Stück oder 4,8 pCt., die Zahl der Nachnahmesendungen um 115,732 Stück oder 4,7 pCt.

Von der Gesammt-Stückzahl der Briefsendungen im Jahre 1878 entfallen auf die Briefsendungen

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Inlande . . . . . . | 57 853 107 | Stück oder | 66,2 pCt., |
| nach dem Auslande. . . | 13 706 068 | - - | 15,7 - |
| aus dem Auslande . . . | 15 873 780 | - - | 18,1 - |
| zusammen . . . | 87 432 955 | Stück, | |
| dagegen 1877 . . . | 85 002 190 | - . | |

Es entfallen von den Briefsendungen

im Inlande:

| | | | |
|---|---|---|---|
| auf die frankirten Briefe . . . . . . . . | 35 859 738 | Stück oder | 62,0 pCt., |
| - - unfrankirten Briefe . . . . . . . | 1 654 202 | - - | 2,8 - |
| - - Postkarten . . . . . . . . . . | 5 323 507 | - - | 9,2 - |
| - - Drucksachen . . . . . . . . . | 9 655 791 | - - | 16,7 - |
| - - Geschäftspapiere . . . . . . . . | 19 520 | - - | 0,03 - |
| - - Waarenmuster . . . . . . . . . | 277 622 | - - | 0,48 - |
| - - portofreien Briefe . . . . . . . | 4 492 681 | - - | 7,8 - |
| - - Packete bis 2 000 g, welche der Fahrposttaxe unterliegen . . . . . | 212 572 | - - | 0,37 - |
| - - unverschlossenen frankirten Packete bis 250 g . . . . . . . . . | 357 474 | - - | 0,62 - |
| zusammen . . . | 57 853 107 | Stück, | |
| dagegen 1877 . . . | 58 104 786 | - ; | |

nach dem Auslande:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| auf die frankirten Briefe | 8 600 540 | Stück | oder | 62,8 pCt., |
| - - unfrankirten Briefe | 164 320 | - | - | 1,2 - |
| - - Postkarten | 1 331 460 | - | - | 9,7 - |
| - - Drucksachen | 3 282 304 | - | - | 23,9 - |
| - - Geschäftspapiere | 31 824 | - | - | 0,2 - |
| - - Waarenmuster | 295 620 | - | - | 2,2 - |
| zusammen | 13 706 068 | Stück, | | |
| dagegen 1877 | 12 772 956 | - ; | | |

aus dem Auslande:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| auf die frankirten Briefe | 8 869 120 | Stück | oder | 55,9 pCt., |
| - - unfrankirten Briefe | 317 772 | - | - | 2,0 - |
| - - Postkarten | 917 800 | - | - | 5,8 - |
| - - Drucksachen | 5 286 320 | - | - | 33,3 - |
| - - Geschäftspapiere | 37 856 | - | - | 0,2 - |
| - - Waarenmuster | 444 912 | - | - | 2,8 - |
| zusammen | 15 873 780 | Stück, | | |
| dagegen 1877 | 14 124 448 | - . | | |

In der Stückzahl der Briefsendungen im Jahre 1878 sind inbegriffen:

| | im internen Verkehr. Stück. | nach dem Auslande. Stück. | aus dem Auslande. Stück. |
|---|---|---|---|
| Eilsendungen | 2 908 | 624 | 832 |
| Einschreibsendungen | 782 989 | 260 884 | 267 748 |
| Sendungen mit Rückschein | 2 912 | 572 | 364 |
| Chargébriefe | — | 10 296 | 9 152 |
| Unanbringliche Korrespondenzen | 150 333 | 84 916 | 31 772. |

Von der Gesammtzahl der Postanweisungen entfallen im Jahre 1878 auf die Postanweisungen

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Inlande | 1 482 165 Stück oder | 82,2 pCt., | im Betrage von | 177 174 870 Frcs., |
| nach dem Auslande | 200 381 - - | 11,1 - | - - - | 11 822 810 - |
| aus dem Auslande | 119 882 - - | 6,7 - | - - - | 8 050 344 - |
| zusammen | 1 802 428 Stück | | im Betrage von | 197 048 024 Frcs., |
| dagegen 1877 | 1 730 506 - | | - - - | 188 321 628 - . |

Von den internen Postanweisungen waren portopflichtig 1 305 259 Stück oder 88,1 pCt., im Betrage von 146 425 706 Frcs., portofrei 176 906 Stück oder 11,9 pCt., im Betrage von 30 749 164 Frcs.

Die Zahl der per Telegramm beförderten Postanweisungen betrug 18 772 gegen 24 162 im Jahre 1877.

Der Durchschnittsbetrag einer internen Postanweisung betrug 119 Frcs. 54 Cts.; die für die internen Postanweisungen bezogenen Gebühren beliefen sich auf 479 214 Frcs. 60 Cts.

Von den internen Postanweisungen waren im Betrage bis 100 Frcs. 68,01 pCt., von mehr als 100 bis 200 Frcs. 16,31 pCt., 200 bis 300 Frcs. 6,87 pCt., 300 bis 400 Frcs. 3,18 pCt., 400 bis 500 Frcs. 2,92 pCt., 500 bis 600 Frcs. 0,74 pCt., 600 bis 700 Frcs. 0,46 pCt., 700 bis 800 Frcs. 0,33 pCt., 800 bis 900 Frcs. 0,20 pCt., 900 bis 1 000 Frcs. 0,98 pCt.

Von der Gesammtzahl der Fahrpostsendungen entfallen auf die Sendungen

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Inlande | 6 076 539 | Stück | oder | 84,2 pCt., |
| nach dem Auslande | 483 287 | - | - | 6,7 - |
| aus dem Auslande | 649 211 | - | - | 9,0 - |
| im Durchgang | 10 085 | - | - | 0,1 - |
| zusammen | 7 219 122 | Stück, | | |
| dagegen 1877 | 7 585 473 | - . | | |

Die im Jahre 1878 beförderten Nachnahmesendungen vertheilen sich wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Briefpostnachnahmen im Inlande . . . | 1 805 755 Stück | oder 76,6 pCt., | im Betrage von 7 943 436 Frcs., |
| Fahrpostnachnahmen im Inlande . . . . | 405 713 - | - 17,2 - | - - - 5 884 908 - |
| zusammen im Inlande | 2 211 468 Stück | oder 93,8 pCt., | im Betrage von 13 828 344 Frcs., |
| Fahrpostnachnahmen nach dem Auslande | 28 514 - | - 1,2 - | - - - 570 451 - |
| Fahrpostnachnahmen aus dem Auslande | 115 516 - | - 5,0 - | - - - 2 412 523 - |
| Summe . . . | 2 355 498 Stück | im Betrage von . . . | 16 811 318 Frcs., |
| dagegen 1877 . . . | 2 471 230 - | - - | . . . . 17 483 878 - . |

Einzugsmandate wurden 1878 befördert:

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Inlande . . . . . | 105 710 Stück | oder 87,6 pCt., | im Betrage von 14 242 798 Frcs., |
| nach Deutschland . | 1 627 - | - 1,3 - | - - - 176 301 - |
| aus Deutschland . . | 13 377 - | - 11,1 - | - - - 1 581 126 - |
| zusammen . . . | 120 714 Stück | im Betrage von . . . | 16 000 235 Frcs., |
| dagegen 1877 . . . | 96 168 - | - - | . . . . 12 908 020 - . |

Zeitungsnummern wurden 1878 befördert:

| | |
|---|---|
| von Zeitungen, welche innerhalb der Schweiz und nach Deutschland versandt wurden*) . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 50 787 441, |
| von Zeitungen aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn*) . . . . | 2 026 840, |
| von amtlichen taxfreien Blättern**) . . . . . . . . . . . . | 186 825. |
| Zusammen . . . | 53 001 106, |
| dagegen 1877 . . . | 51 916 355. |

Die Zahl der mit den Posten beförderten Personen betrug 923 271 gegen 1 053 715 im Jahre 1877. Das aufgekommene Personengeld belief sich auf 2 636 874 Frcs. gegen 2 941 471 Frcs. im Vorjahre.

An Postwerthzeichen wurden an das Publikum verkauft bz. zur Frankirung der Postsendungen verwendet:

| | Stück. | Geldwerth. Frcs. |
|---|---|---|
| Brieffrankomarken . . . . . . . . . . . . . . . . | 66 258 371 | 7 958 995 |
| Frankocouverts . . . . . . . . . . . . . . . . | 7 413 411 | 827 875 |
| Postkarten . . . . . . . . . . . . . . . . | 6 774 317 | 379 347 |
| Frankobänder . . . . . . . . . . . . . . . . | 687 162 | 19 230 |
| Taxmarken . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 647 009 | 1 093 002 |
| Einzugsmandat-Couverte . . . . . . . . . . . . | 116 423 | 58 211 |
| Geldanweisungs-Formulare . . . . . . . . . . . | 1 412 711 | 447 626 |
| zusammen . . . | 86 309 404 | 10 784 286 |
| Dagegen 1877 . . . | 73 068 370 | 7 047 492. |

## Finanz-Ergebnisse.

| | 1878 Frcs. | 1877 Frcs. |
|---|---|---|
| Die Gesammt-Einnahme betrug . . . . . . . . | 18 090 722 | 14 494 933 |
| Die Gesammt-Ausgabe . . . . . . . . . . . | 13 489 233 | 13 944 396 |
| Der Ueberschufs . . . . . . . . . . . . | 1 601 489 | 550 537. |

*) Die nach dem übrigen Auslande abgesandten bz. von demselben eingegangenen Zeitungsnummern sind bei dem Briefverkehr als Drucksachen gezählt.

**) Die bisher taxfreien kantonalen Blätter, von denen im Jahre 1877 3 721 239 Nummern befördert wurden, sind vom 1. Januar 1878 ab taxpflichtig.

Der erhebliche Ueberschufs im Jahre 1878 gegenüber demjenigen im Jahre 1877 wird dem Umstande zugeschrieben, dafs im Jahre 1878 (vom 1. Juli ab für die Briefpost, vom 1. September ab für die Fahrpost) die Taxmarken eingeführt worden sind. Diese Marken müssen, wie es bei allen anderen Postwerthzeichen von jeher der Fall gewesen ist, von den Poststellen bei den Kreiswerthzeichenbüreaus gegen gleichzeitige Baarzahlung bz. gegen gleichzeitige Einsendung einer entsprechenden Geldanweisung bestellt werden. Auf diese Weise erscheinen die Werthbeträge der bei den Poststellen noch in Vorrath liegenden Werthzeichen in der Postrechnung bereits als vereinnahmt. Nach einer besonderen Erhebung hatte der Ende 1878 bei den Poststellen vorhandene Vorrath von bereits vereinnahmten, aber nicht verwendeten Taxmarken einen Werth von rund 530 000 Frcs., um welche Summe die Gesammt-Posteinnahme für 1878 geringer sein würde, wenn die Einführung der Taxmarken im Jahre 1878 nicht stattgefunden hätte.

## 51. Geschäftsbericht des Internationalen Büreaus des Weltpostvereins für das Jahr 1879.

Dem vorliegenden Rechenschaftsbericht des Internationalen Büreaus für 1879 entnehmen wir folgende Einzelnheiten.

Die durch Ableben des Herrn Moret erledigte Stelle eines ersten Secretairs ist Herrn Galle, welcher bis dahin die zweite Secretair-Stelle innegehabt hat, übertragen worden. Die zweite Stelle hat Herr D. Kaltbrunner aus Genf, ehemaliger Director des ersten schweizerischen Postkreises, erhalten.

Die vom Internationalen Büreau herausgegebene Zeitschrift des Weltpostvereins »*L'Union Postale*« ist, wie im Jahre 1878, in 2000 Exemplaren gedruckt worden. Der zu den desfallsigen Kosten zu leistende Zuschufs hat 4124 Frcs. betragen. Von der Zeitschrift wurden 568 Exemplare unter die Vereinsverwaltungen unentgeltlich vertheilt, während 1200 Exemplare von Privat-Abonnenten bezogen worden sind.

Der dem Internationalen Büreau nach Mafsgabe der Ausführungs-Bestimmungen zum Weltpostvertrage übertragene Austausch von Dokumenten zwischen den gesammten Vereinsverwaltungen ist regelmäfsig von Statten gegangen, obschon mehrere Verwaltungen trotz wiederholter Erinnerungen mit deren Uebersendung noch im Rückstande geblieben sind.

Die allgemeine Statistik für das Jahr 1878 ist fertig gestellt und bereits vertheilt worden. Im Interesse einer vollständigen, auf übereinstimmenden Grundlagen beruhenden Vereins-Statistik befürwortet das Internationale Büreau die Verabredung allgemein verbindlicher Bestimmungen für sämmtliche Vereinsverwaltungen. Ein diesbezüglicher Antrag soll auf dem nächsten Kongrefs eingebracht werden.

Bei Streitfragen zwischen zwei oder mehreren Verwaltungen des Vereins ist das Büreau nur selten in der Lage gewesen, seine Ansicht auszusprechen. In diesen Fällen ist aber eine Verständigung stets erzielt worden, so dafs auf ein schiedsrichterliches Urtheil nicht hat zurückgegriffen zu werden brauchen. In sonstigen, nicht streitigen Fragen ist die Ansicht des Büreaus öfter erbeten worden.

An Erörterungen und Studien von Fragen allgemeinen Interesses ist diejenige, betreffs des Eigenthumsrechts*) des Absenders an einer im Gewahrsam der Post befindlichen Sendung und der Befugnifs zur Rückforderung derselben, zunächst hervorzuheben. Die Feststellungen haben leider noch nicht beendet werden können, weil mehrere, namentlich überseeische Verwaltungen mit der Beant-

*) Vergl. Archiv für Post und Telegraphie von 1880, S. 102/107.

wortung der gestellten Fragen im Rückstande geblieben sind. Nach dem bisherigen Ergebnifs der Untersuchung hat sich indefs der weitaus gröfsere Theil der Postverwaltungen des Weltpostvereins für die Möglichkeit einer Rückforderung bz. Rücksendung unterwegs befindlicher Postsendungen ausgesprochen.

Auch in Beziehung auf diesen Gegenstand soll auf dem nächsten, im Jahre 1883 zu Lissabon zusammentretenden Postkongresse ein Antrag zur Anbahnung einheitlicher Grundsätze eingebracht werden.

Die dem Büreau sodann übertragene Förderung der Angelegenheit wegen Einführung eines internationalen Postpacketdienstes ist soweit gediehen, dafs für die zweite Hälfte dieses Jahres der Zusammentritt einer diesbezüglichen Konferenz als gesichert angesehen werden kann. Nach den bis jetzt vorliegenden Erklärungen darf auf eine Verständigung, wenn auch nicht sämmtlicher, so doch der meisten Vereinsverwaltungen gehofft werden.

Der Umfang des Vereins hat sich durch Beitritt des Fürstenthums Bulgarien und der Vereinigten Staaten von Venezuela erweitert. Gegenwärtig gehören folgende Länder dem Vereine an:

| Länder. | Oberfläche. qkm | Einwohnerzahl. | Klasse der Beitragspflichtigkeit. | Zeitpunkt des wirklichen Beitritts. |
|---|---|---|---|---|
| Deutschland | 539 693,45 | 42 727 874 | I. | 1. Juli 1875. |
| Argentina | 4 195 519 | 2 250 000 | V. | 1. April 1878. |
| Oesterreich-Ungarn | 635 267,90 | 37 612 123 | I. | 1. Juli 1875. |
| Belgien | 29 455,16 | 5 412 731 | III. | 1. Juli 1875. |
| Brasilien | 8 337 218 | 11 108 291 | III. | 1. Juli 1877. |
| Bulgarien | 63 865 | 1 895 000 | V. | 1. Juli 1879. |
| Canada | 8 733 870 | 3 686 596 | III. | 1. Juli 1878. |
| Chili | 321 462 | 2 136 724 | V. | Vertagt. |
| Dänemark *) | 142 106 | 2 023 000 | IV. | 1. Juli 1875. |
| Dänische Kolonien **) | 88 459 | 47 400 | VI. | 1. Septbr. 1877. |
| Egypten ***) | 2 722 354 | 17 386 000 | III. | 1. Juli 1875. |
| Spanien | 507 715,5 | 16 623 384 | II. | 1. Juli 1875. |
| Spanische Kolonien | 304 295 | 8 291 450 | III. | 1. Mai 1877. |
| Verein. Staaten von Amerika | 10 360 178 | 47 000 000 | I. | 1. Juli 1875. |
| Verein. Staaten von Venezuela | 1 137 615 | 1 784 197 | VI. | 1. Januar 1880. |
| Frankreich und Algerien | 846 906 | 39 773 414 | I. | 1. Januar 1876. |
| Französische Kolonien †) | 296 684 | 3 591 408 | III. | 1. Juli 1876. |
| Grofsbritannien ††) | 324 929 | 34 469 362 | I. | 1. Juli 1875. |
| Britische Kolonien †††): | | | | |
| Ceylon | 63 975,6 | 2 755 557 | I. | 1. April 1877. |
| Straits-Settlements | 3 742,4 | 308 097 | | |
| Labuan | 77,7 | 4 898 | | |
| Mauritius | 2 656 | 361 656 | | |
| Bermudas-Inseln | 106 | 13 601 | | |
| Jamaica | 10 859 | 506 154 | | |
| Trinidad | 4 544 | 109 638 | | |
| Britisch Guyana | 221 243 | 218 909 | | |
| Hongkong | 83 | 139 144 | | |

*) Mit Island und den Faröer.
**) Grönland und die Dänischen Antillen.
***) Mit Einschlufs von Nubien und Egyptisch Sudan.
†) Einschliefslich der unter französischem Schutze stehenden Inseln.
††) Einschliefslich Malta, Cypern, Helgoland und Gibraltar.
†††) Das Indische Kaiserreich und Canada, welche den selbstständigen Staaten gleichgeachtet werden, sind in obigem Verzeichnifs besonders aufgeführt.

| Länder. | Oberfläche. qkm | Einwohner-zahl. | Klasse der Beitrags-pflichtig-keit. | Zeitpunkt des wirklichen Beitritts. |
|---|---|---|---|---|
| Goldküste | 43 059 | 520 070 | I. | 1. Januar 1879. |
| Senegambien | 179 | 14 190 | I. | 1. Januar 1879. |
| Lagos | 189 | 60 221 | I. | 1. Januar 1879. |
| Sierra Leona | 1 211 | 38 936 | I. | 1. Januar 1879. |
| Falklands-Inseln | 16 834 | 1 320 | I. | 1. Januar 1879. |
| Britisch Honduras | 19 585 | 24 710 | I. | 1. Januar 1879. |
| Neu-Fundland | 104 114 | 161 374 | I. | 1. Januar 1879. |
| Antigua, Dominica, Montserrat, Nevis, St. Kitts (St. Christophe), Virginische (Jungfern-) Inseln | 1 686 | 118 013 | I. | 1. Juli 1879. |
| Griechenland | 50 211 | 1 457 894 | V. | 1. Juli 1875. |
| Honduras (Republik) | 121 964 | 351 700 | VI. | 1. April 1879. |
| Britisch Indien *) | 3 774 143 | 240 321 207 | I. | 1. Juli 1876. |
| Italien | 296 013 | 27 500 000 | I. | 1. Juli 1875. |
| Japan | 379 711 | 34 338 404 | III. | 1. Juni 1877. |
| Liberia | 24 800 | 718 000 | VII. | 1. April 1879. |
| Luxemburg | 2 587,44 | 205 000 | VI. | 1. Juli 1875. |
| Mexico | 1 921 340 | 9 389 461 | V. | 1. April 1879. |
| Montenegro | 9 433 | 286 000 | VII. | 1. Juli 1875. |
| Norwegen | 314 864 | 1 864 000 | IV. | 1. Juli 1875. |
| Niederland | 32 839,97 | 3 981 887 | III. | 1. Juli 1875. |
| Niederländische Kolonien: | | | | |
| Niederl. Ostindien | 1 577 842 | 22 865 120 | III. | 1. Mai 1877. |
| - Guyana | 119 321 | 68 531 | VI. | 1. Mai 1877. |
| - Antillen | 1 130 | 41 870 | VI. | 1. Mai 1877. |
| Peru | 1 303 700 | 2 699 945 | V. | 1. April 1879. |
| Persien | 1 651 000 | 7 000 000 | VI. | 1. Septbr. 1877. |
| Portugal **) | 92 828,59 | 4 745 124 | IV. | 1. Juli 1875. |
| Portugiesische Kolonien | 1 823 571 | 3 247 634 | IV. | 1. Juli 1877. |
| Rumänien | 160 150 | 5 040 000 | III. | 1. Juli 1875. |
| Rufsland | 22 202 616 | 93 000 000 | I. | 1. Juli 1875. |
| Salvador | 18 997 | 482 422 | VI. | 1. April 1879. |
| Serbien | 48 657 | 1 576 622 | V. | 1. Juli 1875. |
| Schweden | 444 814 | 4 484 542 | III. | 1. Juli 1875. |
| Schweiz | 41 418,32 | 2 669 147 | IV. | 1. Juli 1875. |
| Türkei ***) | 2 164 131 | 24 545 080 | I. | 1. Juli 1875. |
| Im Ganzen | 78 659 818,03 | 776 019 032. | | |

Die **Gesammtkosten** für das Internationale Büreau während des Jahres 1879 belaufen sich auf 77 166 Frcs., nämlich:

| | |
|---|---|
| Gehälter der Beamten | 49 500 Frcs., |
| Reisekosten und Tagegelder | 2 194 - |
| Lebens-Versicherung | 7 425 - |
| Miethszins | 4 000 - |
| Betrieb | 14 047 - |
| zusammen | 77 166 Frcs. |

---

*) Hindostan (mit Einschlufs der tributpflichtigen Staaten), Britisch Birma und Aden.
**) Mit Einschlufs von Madeira und den Azoren.
***) Mit Einschlufs von Ostrumelien, Bosnien und der Herzegowina.

## 52. Verbessertes Rufsignal für Fernsprechleitungen ohne Batteriebetrieb von Cl. Ader.

Die auf dem Prinzipe der Magnetinduktion beruhenden Fernsprechapparate bieten bekanntlich vor den übrigen Systemen den grofsen Vortheil, dafs es bei ihnen zur Laut-Uebermittelung der Einschaltung einer besonderen Batterie nicht bedarf. Seitdem es gelungen ist, die Fernsprecher dieser Gattung dergestalt zu vervollkommnen, dafs dieselben gleichzeitig als Rufapparate benutzt werden können, hat man denn auch der Verwendung der mit Inductionsströmen betriebenen Fernsprecher in neuerer Zeit vielfach den Vorzug gegeben. Bei aller Vollkommenheit der nach dieser Richtung hin verbesserten Fernsprecher vermögen dieselben trotzdem nicht unter allen Verhältnissen dem Bedürfnisse Genüge zu leisten.

Der neue patentirte Siemens'sche Fernsprecher, welcher im Bereiche der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung im ausgedehntesten Umfange praktische Verwerthung gefunden und sich bis jetzt in jeder Hinsicht vortrefflich bewährt hat, bietet zwar die grofse Annehmlichkeit, dafs das mittels der Zungenpfeife gegebene Rufsignal laut genug ist, um nicht nur in unmittelbarer Nähe des Empfangsapparates, sondern auch in gröfserer Entfernung von demselben, sogar von einem benachbarten Zimmer aus, noch deutlich vernommen zu werden. Allein bei Fernsprech-Einrichtungen von bedeutenderem Mafsstabe, wie beispielsweise den in Amerika ins Leben gerufenen »*Telephone Exchanges*«, wo Hunderte von Apparat-Systemen in einem und demselben Raume aufgestellt sind und wo einem einzigen Beamten die Bedienung von 20 und mehr Apparaten obliegt, würde sich auch dieses Rufsignal als unzulänglich erweisen. Bei Einrichtungen letzterer Art ist es vielmehr als erstes und unbedingtes Erfordernifs anzusehen, dafs das von der fernen Station kommende Rufsignal nicht allein für das Ohr vernehmbar ist, sondern gleichzeitig auch ein bleibendes sichtbares Zeichen hinterläfst, welches den eine gröfsere Anzahl von Apparaten bedienenden Beamten in den Stand setzt, jederzeit mit Sicherheit ersehen zu können, in welcher Leitung gerufen worden ist. In Amerika, wo augenblicklich noch vorzugsweise Batterieströme zum Fernsprechbetriebe verwendet werden, dienen zum Zwecke des Anrufs in der Regel elektrische Glockensignale, welche nach Art der Zimmer- und Hotel-Telegraphen mit einer Auslösevorrichtung versehen sind und beim Durchgange des galvanischen Stromes gleichzeitig ein dem Auge sichtbares Zeichen erscheinen lassen.

Dem Physiker Clement Ader in Paris ist es nun gelungen, einen ebenso einfachen wie sinnreichen kleinen Apparat herzustellen, mit Hülfe dessen auch ohne Anwendung von Batterieströmen durch den Fernsprecher ein für das Ohr sowohl wie für das Auge wahrnehmbares Signal gegeben werden kann. Nach einer in der Zeitschrift »*La Lumière Electrique*« enthaltenen Beschreibung ist die Einrichtung im wesentlichen folgende:

Fig. 1.

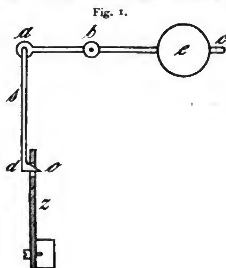
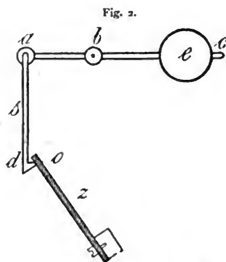



Fig. 2.



An Stelle der vor den Magnetpolen eines Fernsprechers gewöhnlicher Konstruktion angebrachten kreisförmigen Membran ist eine Metallzunge *z* (Fig. 1) in senkrechter Lage dergestalt befestigt, dafs das freie (schwingende) Ende derselben unmittelbar vor die Pole des Magneten zu liegen kommt. In der Zunge ist in der Nähe des freien Endes eine kleine quadratische Oeffnung *o* angebracht, in welche das an den zweiarmigen Hebel *a b c* in dem Punkte *a* sich anschliefsende Stäbchen *s* mit dem in der Richtung nach oben schräg zulaufenden Haken *d* eingreift. Der um den Punkt *b* drehbare Hebel trägt an dem anderen Ende eine Scheibe *e*, welche in der durch die Figur dargestellten Lage von dem Gehäuse des Apparates verdeckt ist, indefs vermöge des Uebergewichts des Hebelarmes *b c* hinter einem tiefer liegenden kreisförmigen Einschnitt des Gehäuses zum Vorschein kommt, sobald die Auslösung des Hakens *d* aus der Oeffnung *o* stattfindet.

Wird nun von der fernen Station durch eine mit dem Fernsprecher verbundene trompetenartige Vorrichtung das Rufsignal gegeben, so geräth, in gleicher Weise wie beim gewöhnlichen Fernsprecher die kreisförmige Membran, die oben erwähnte Metallzunge in Schwingungen. Die letzteren bewirken in Verbindung mit dem Zuge, welcher durch den die Scheibe tragenden Hebelarm ausgeübt wird, alsbald ein Herausgleiten des Häkchens aus der Oeffnung *o*, die Scheibe fällt herunter und läfst den Beamten, auch wenn dieser zur Zeit des Anrufs sich gar nicht im Zimmer befunden haben sollte, erkennen, in welcher Leitung das Rufsignal gegeben worden ist. Bemerkenswerth erscheint noch, dafs nur die Töne des Trompetensignals im Stande sind, die Zunge in so starke Schwingungen zu versetzen, um jene Auslösung bewirken zu können, dafs hingegen, wenn auf der fernen Station in den Apparat nur gesprochen wird, die bei weitem geringeren Schwingungen der Zunge nicht hinreichen, das Herausgleiten des in der Oeffnung ruhenden Häkchens herbeizuführen; die Scheibe verbleibt daher in dem letzteren Falle in der durch die Figur dargestellten Lage.

Um zu verhüten, dafs in Folge von äufseren mechanischen Einflüssen (Stofs, Erschütterung etc.) die Auslösung eintrete, ist die beschriebene Vorrichtung neuerdings in der Weise zweckmäfsig modifizirt worden, wie Fig. 2 sie veranschaulicht.

---

## 53. Römerstrafsen im Rheinlande.

Der Güte des Vorsitzenden des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande, Herrn Professors Dr. Ernst aus'm Weerth in Bonn, verdanken wir einige Hefte der Jahrbücher des genannten Vereins, welche werthvolle Mittheilungen über die Anlage und den Zug der rheinischen Römerstrafsen, sowie über die bei Erforschung derselben gemachten, für die Kenntnifs des Alterthums wichtigen Funde enthalten. Diese auf sorgfältiger Forschung beruhenden Mittheilungen, welche gewissermafsen eine Vervollständigung der im Archiv früher enthaltenen Abhandlungen über die urthümlichen und römischen Strafsen im Kreise Hamm*) und über die römischen Strafsen in Deutsch-Lothringen**) bilden, geben wir nachstehend im Auszuge wieder.

Bei Verfolgung der Römerstrafsen im Rheinlande ist zu wiederholten Malen die Wahrnehmung gemacht worden, dafs die von den Höhen des linken Rheinufers zum Strome hinabführenden Heerstrafsen senkrecht auf denselben stofsen. Da nun wichtige und planmäfsige Wege des öffentlichen Verkehrs niemals todt auslaufen, so führt die vorbezeichnete Thatsache nothwen-

*) Arch. f. Post u. Telegr. No. 1 S. 20.
**) Arch. f. Post u. Telegr. No. 5 S. 145.

dig zu der Schlufsfolgerung, dafs die Heerstrafsen entweder in die mit dem Strome parallel laufende linksrheinische Uferstrafse einmünden, oder zum Anschlufs an die Schifffahrt und ihre Hafenplätze angelegt sind, oder endlich ihre Fortsetzung auf dem rechten Rheinufer finden. Für die letztere Annahme sprechen die bei den nachstehend aufgeführten Linien gemachten Beobachtungen.

1. Weifsenthurm-Neuwied. Die grofse Römerstrafse, welche, auf der linken Seite der Mosel laufend, Trier mit dem Rheine verbindet, führt in zwei Armen, bei Weifsenthurm und Andernach, an den Rhein. In Weifsenthurm, sowie in dem gegenüber am Rheine liegenden Niederbiber befanden sich römische Militairstationen, feste Lager, von denen das erstere den Rheinübergang, das zweite in Verbindung mit dem nicht fernen Pfahlgraben die Grenze gegen die vordringenden Barbaren vertheidigte. Die bei Weifsenthurm in den Rhein mündende Trierer Strafse findet zweifellos auf der rechten Rheinseite ihre Fortsetzung und läuft, an einzelnen Stellen dreimal über einander gepflastert, unter dem Schlofshofe von Neuwied fort, durch die römische Niederlassung bei Heddesdorf und durch das Kastell von Niederbiber über Rengsdorf nach Altenkirchen. Ob dies das Ziel der genannten Strafse ist, oder wo dasselbe sich befindet, ist bis jetzt noch nicht festgestellt und wird daher weiterer Forschung überlassen bleiben müssen.

2. Ahr-Bonn. Vom Kessenicher Vorgebirge läuft ein Weg an der Rosenburg und der Kirche vorbei zum Rhein. Nähere Verfolgung dieses Weges ergiebt, dafs es sich hier um eine gröfsere, von der Ahr an Ringen und Gelsdorf vorüber durch Meckenheim und Röttchen über den Kreuzberg direct nach Bonn führende Römerstrafse handelt. In Ringen wurden vor einigen Jahren interessante römische Bronze-Geräthe, in Gelsdorf merkwürdige Steinsärge mit Glasgefäfsen und in Meckenheim früher und jetzt zahlreiche römische und fränkische Gräber gefunden. Die genannte Strafse theilt sich auf der Höhe vor Ippendorf in zwei Arme, von denen der eine die Hauptstrafse von Poppelsdorf verfolgt und in Bonn einmündet, während der andere in der zuerst angegebenen Richtung zum Rhein läuft. Das Vorhandensein einer ungefähr 300 Schritte von der Rosenburg entfernten römischen Wasserrinne, sowie ein dicht am Rhein entdeckter gemauerter Brunnen deuten auf bebautes Terrain. Besondere Aufmerksamkeit beansprucht noch eine andere Uferanlage an dieser Stelle. Ungefähr 300 Schritte rheinaufwärts von dem erwähnten Brunnen fanden sich zwei parallele Reihen gemauerter, viereckiger Pfeiler-Fundamentirungen in geringer Tiefe unter der Ackerkrume, welche 4 ½ Fufs im Geviert mafsen und 5 Fufs von einander entfernt waren. Die geringe Tiefe der Fundamentirungen läfst auf die Auflagerung eines Holzbaues, also vielleicht auf die Anlage einer Landungsbrücke für die den Verkehr zwischen beiden Rheinufern vermittelnden Schiffe schliefsen. Die rechtsrheinische Fortsetzung dieser Strafse ergiebt die Linie einer vom Rheinufer bei Oberkassel ausgehenden, zu Kircheib in die grofse Mülheim-Siegburg-Altenkirchener Strafse einmündenden Römerstrafse.

3. Trier-Bonn. In gleicher Weise wie die vorige Strafse theilt sich die von Trier durch die Eifel kommende Römerstrafse zwischen Jünkerath und Marmagen in mehrere Arme. Einer derselben, im Volksmunde »Ader«, »Teufelsader« und »Teufelskalle« genannt, führt an Blankenheimersdorf westlich vorüber, in nördlicher Richtung durch den Nettersheimer Wald, woselbst sich im Jahre 1869 aufser anderen römischen Alterthümern ein Meilenstein des Kaisers Magnentius fand, über Zingsheim, Harzheim, Wachendorf und Antweiler nach Billig; ein anderer und zwar der hauptsächlichste Arm geht dicht bei der Schlofsruine von Blankenheim vorbei über Frohngau, Roderath nach Münstereifel zu, schweift dann rechts ab durch den Flamersheimer Wald nach Meckenheim, Ippendorf, Müttinghofen und läuft östlich von Witterschlick direct zum Bonner Castrum, und zwar im rechten Winkel auf den Rheinstrom. Diese

vielen Bewohnern Blankenheims bekannte Römerstrafse diente noch vor ca. 60 Jahren als gute Fahrstrafse zwischen Jünkerath und den nördlich liegenden Ortschaften Münstereifel, Euskirchen und Zülpich und wurde auch theilweise als Poststrafse benutzt. Sie bildet einen 18 Fufs breiten, aus sehr fester Steinpackung hergestellten Damm, der, stellenweise vom Grase überwachsen, sich meist zwei bis drei Fufs über das angrenzende Terrain erhebt. In der Nähe der genannten Schlofsruine durchläuft die Strafse einen sumpfigen Weideplatz, an dessen tiefster Stelle ein ungefähr 4 Fufs breiter, mit einem flachen Gewölbe aus unbehauenen, 4 bis 6 Zoll dicken und 12 bis 16 Zoll langen Steinen überspannter Durchlafs unter der Strafse herführt. Im weiteren Verlaufe durchschneidet die Strafse den Genfbach auf einer gröfseren gewölbten Brücke mit vier Oeffnungen. Die Lage dieser Brücke in einer völlig unbebauten und unbewohnten Gegend, ihr hohes Alter und ihre Gröfse für den jetzt sehr unbedeutenden Bach sprechen deutlich genug für die Richtigkeit der Ueberlieferung, welche sie als Römerbrücke bezeichnet. Ebenso sind neuerdings östlich von Witterschlick beim Eisenbahnbau Reste römischer Ansiedelungen zu Tage getreten, z. B. eine Wasserrinne, welche auf die Nähe der Strafse hindeuten.

Die Ausgrabungen und die damit zusammenhängenden Durchforschungen des Bonner Castrums haben die Anlage von grofsen militairischen Uferbauten in Verbindung mit einer Brückenkopf-Anlage und Brückenresten im Rhein ergeben. Auch ist man bei den Baggerarbeiten in den Jahren 1868 und 1869 an dieser Stelle auf schwere Steinmassen und Pfähle gestofsen, welche die Arbeiten behinderten und nicht durch Zufall hier liegen konnten. Diese Wahrnehmungen dürften für die in alter und neuer Zeit wiederholt aufgestellte Annahme sprechen, dafs im Zusammenhange mit dem Bonner Castrum sowohl die zweite Pfahlbrücke Julius Cäsars, wie die nach der Nachricht des Florus später von Drusus errichtete hier sich befanden. Die dem Bonner Castrum rechtsrheinisch gegenüber liegende Terrain-Erhöhung, auf der sich die Stiftskirche von Schwarz-Rheindorf befindet, birgt ebenfalls unzweifelhafte Spuren römischer Gebäudereste. Nördlich von dieser Kirche besteht ein alter Weg, der östlich auf die Windmühle zu Vilich, westlich durch das Dorf Geusum direct in den Rhein hineinläuft und sich den Namen Brückenweg erhalten hat. Da denselben Namen auch auf der gegenüber liegenden Seite der dem Rheine zulaufende Theil der Bonner Heerstrafse führte, so liegt die Annahme nahe, dafs beide Brückenwege Theile einer und derselben Römerstrafse gewesen sind.

Die vom linken zum rechten Rheinufer hinübergeführten römischen Militairstrafsen haben offenbar dazu gedient, die durch den Rhein getrennten Theile der unter der Regierung des Kaisers Augustus aufgerichteten *Germania magna* mit einander zu verbinden und können demzufolge nur der ersten Kaiserzeit angehören, da bereits Claudius die Besatzungen sämmtlich auf das linke Rheinufer zurückgezogen und den rechtsrheinischen Besitz vollständig aufgegeben hat, nachdem die Möglichkeit, denselben aufrecht zu erhalten, schon durch die Teutoburger Schlacht erschüttert worden war.

Eine weitere Anzahl römischer Heerstrafsen findet sich in den Gegenden zwischen Maas und Rhein.

1. Vom Rhein ziehen sechs Strafsenarme nach Westen, welche sich auf der Höhe zu einer Hauptstrafse vereinigen. Letztere geht unter dem Namen »Hochstrafse« über Sonsbeck und Kapellen an Geldern vorbei und durchschneidet die Kunststrafse bei Straelen, worauf bis südlich von Zand die Spuren verschwinden. Etwa 500 Schritte von letzterem Ort geht sie über die Straelen-Heronger Kunststrafse und führt zuerst als breiter Grasweg, dann nach Ueberschreitung eines Thälchens als schmaler Grasrain mit Kiesresten bis zum Nordkanal, von wo sie bis Niederdorf unterbrochen ist. Jenseits der von Venlo nach Herongen führenden Kunststrafse läuft diese Römerstrafse als alter Grasweg mit Kiesspuren durch die Felder, dann durch

Wald und verschwindet auf der Heronger Haide. Erst da, wo der von Venlo nach Hinsbeck führende Weg die Kunststrafse durchschneidet, treten die Reste im Walde als niedriger Kiesrücken auf und lassen sich bis Leuth verfolgen, von wo die Strafse der Kunststrafse bis Kaldenkirchen folgt. Dann zieht sie als »Ravenstrafse« und nach Eintritt in die Maasniederung unter dem Namen »Prinzendyk« auf der deutsch-holländischen Grenze entlang, bis sie am Ende des Brüggener Busches auf niederländisches Gebiet übertritt. Von hier läfst sich die Strafse unter dem Namen »Kaiserstrafse« bis Melich verfolgen und mündet, bei dem Orte Tüddern vorbeilaufend, schliefslich in die von Mülheim bz. Köln nach Mastricht führende Heerstrafse. Aus den noch vorhandenen Resten ist zu entnehmen, dafs die Strafse, gleich den meisten Römerstrafsen in der niederrheinischen Ebene, aus einem Erddamm bestand, der in seinem oberen Theile eine Kiesdecke trug und von Seitenwällen begleitet war.

2. Von der grofsen Goch-Mülheimer Heerstrafse zweigt sich bei Twisteden ein Arm ab, welcher an mehreren Fundorten römischer Alterthümer vorbei nach Geldern führt. Von hier zieht die Fortsetzung meist unter dem Namen »Hochstrafse« rechts von der heutigen Kunststrafse und an den Ortschaften Nieukerk und Aldekerk vorbei bis südlich von Tönnisberg, von wo sie sich in der Richtung nach Crefeld wendet, der Kunststrafse bis Fischeln folgt und jenseits dieses Ortes über Neufserfurth nach Neufs führt, in dessen Nähe sie von römischen Gräbern begleitet ist. Ein Seitenarm dieser an Funden römischer Alterthümer reichen Strafse wendet sich von Aldekerk über Mörs nach Homberg und an den Rhein.

3. Von der Maas, nördlich von Venlo, bei Arcen geht eine römische Heerstrafse nach Geldern, deren Fortsetzung sich über Issum und Alpen mit der Kunststrafse nach Wesel zieht und einen Seitenarm von Alpen in der Richtung der alten Landstrafse an den Rhein nach Drüptstein entsendet. Die Spuren der Strafse, in welcher die Zahl der Alterthumsfunde ebenfalls bedeutend ist, lassen sich längs der Kunststrafse an vielen Stellen in den alten Seitengräben, sowie mehreren Dammresten bald im Gebüsch, bald auf der Haide erkennen.

4. Eine andere römische Heerstrafse läuft von Neufs in westlicher Richtung über Gladbach nach Beltinghausen. Von diesem Orte aus fällt sie mit der Kunststrafse, neben welcher noch die alten Seitengräben sichtbar sind, zusammen bis Hardt und geht dann wieder rechts derselben bis Waldniel, von wo sie sich zuerst als alter Grasweg, dann als Hohlweg bis zu der von Niederkrüchten nach Brüggen führenden Kunststrafse verfolgen läfst. Hier theilt die Strafse sich in zwei Arme, von denen der eine durch den Elmpter Busch auf niederländisches Gebiet, der andere über Elmpt mit der Kunststrafse nach Roermonde führt.

In dem Landstriche, welcher von den vorbezeichneten Römerstrafsen durchschnitten wird, sind dieselben Beobachtungen, wie in demjenigen, durch welchen die römische Rheinstrafse zieht, gemacht worden, dafs Alterthümer, germanische sowohl wie römische, fast nur allein an den Heerstrafsen gefunden werden, und dafs ferner die germanischen am häufigsten in den öden Haidegegenden und ausgedehnten Waldungen, die römischen häufiger in den der Kultur zugänglichen, fruchtbaren Gegenden vorkommen. Dabei tritt ferner der bemerkenswerthe Umstand auf, dafs da, wo sich ein römisches Gebäude in dichter Waldung oder auf öder Haide vorfindet, dieses sich durch eine gewisse luxuriöse Ausstattung auszeichnet, welche mit seiner Lage in einer meist noch jetzt der Kultur unzugänglichen Gegend nicht stimmt und schliefsen läfst, dafs die römische Anlage keineswegs landwirthschaftlichen Zwecken ihren Ursprung verdankt. Spuren von Marschlagern oder Kastellen, wie sie sich zahlreich an der Rheinstrafse vorfinden, sind an diesen Strafsen nicht bemerkt worden; nur einzelne Reste lassen darauf schliefsen, dafs sie gleich den übrigen

Römerstrafsen mit Warthügeln besetzt waren.

Es bleibt zu wünschen, dafs auch die auf dem linken Ufer der Maas gelegenen Römerstrafsen in ihrem Laufe durch Holland und Belgien näher erforscht werden, namentlich auch um zu erfahren, ob die für den Rhein festgestellte interessante Wahrnehmung, dafs die auf den Strom in mehreren Armen auslaufenden Züge römischer Heerstrafsen jenseits desselben in den einzelnen Zweigen ihre Fortsetzung finden, um sich nach kurzem Laufe wieder zu einer Hauptstrafse zu vereinigen, auch für die Maas zutreffend ist.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Chinesische Posteinrichtungen. Wie bereits im ersten Heft des Jahrganges 1879 dieser Blätter mitgetheilt ist, liegt die Beförderung nichtamtlicher Korrespondenz innerhalb Chinas in den Händen von Privatunternehmern, welche gegen ein mäfsiges Porto nicht allein für die verhältnifsmäfsig rasche Weitersendung der ihnen anvertrauten Gegenstände sorgen, sondern auch für den Verlust werthvoller Sendungen Ersatz leisten. Um sich gegen den Schaden zu sichern, welcher ihnen aus der Haftpflicht gegen das Publikum erwächst, ist kürzlich eine Anzahl solcher Unternehmer zu einer Art Versicherungsgesellschaft zusammengetreten. Die aus diesem Anlafs seitens der chinesischen Behörden, welche das neue Unternehmen in ihren wohlwollenden Schutz genommen haben, erlassenen Kundgebungen, sowie die von den Betheiligten selbst veröffentlichten Prospekte sind für die Beurtheilung der chinesischen Postzustände von erheblicher Bedeutung und dürften auch auf das Interesse der Leser dieser Blätter Anspruch erheben. Wir lassen daher den Text der betreffenden Dokumente nach einer englischen Uebersetzung hierunter folgen:

1. Kundmachung des Vorsitzenden bei dem gemischten Gerichtshof, Chen.

In den fremden Ansiedelungen bestehen zahlreiche inländische Postanstalten von verschiedener Vertrauenswürdigkeit. Privatgeldbriefe, die nach Tschekiang, Ningpo und nach anderen Orten abgeschickt wurden, sind beraubt und viele Gesuche um Erstattung solchen Geldes eingereicht worden. Ich habe jetzt die folgende, gemeinschaftliche Eingabe von acht Briefämtern, Yung-li und anderen, erhalten.

»In Uebereinstimmung mit den amtlichen Vorschriften haben wir eine Genossenschaft zur gegenseitigen Versicherung gegen Verluste eingerichtet, die für uns aus dem Abhandenkommen der von uns beförderten Briefe entstehen. Es soll nun Geld hinterlegt werden zum Zwecke, den bei einem Amte geschehenen Verlust derart zu decken, dafs die übrigen sieben Aemter bei der Ersatzleistung Antheil nehmen. Sollte ein neues Postamt eingerichtet werden und der Genossenschaft nicht beitreten, so wird es nicht anerkannt werden. Zuweilen werden Posthausschilder in betrügerischer Absicht an Häusern angebracht, in denen sich keine Postanstalt befindet, um Geld zu unterschlagen, und wenn der Verbrecher entkommen ist, so beansprucht der Absender sein Geld von dem wirklichen Postamt. Wir bitten demüthigst, solche Praktiken zu verhindern.«

Aus Anlafs dieser Eingabe bestimme ich hierdurch, dafs jeder Unternehmer einer inländischen Postanstalt, welcher der Gesellschaft nicht beitritt, bestraft werden soll.

Sei es Jedermann in Shanghai kund und zu wissen, dafs die folgenden Bestimmungen von den inländischen Postanstalten, von denen ein Verzeichnifs beigefügt ist, befolgt werden müssen.

Geldbriefe oder Werthpackete müssen an die vereinigten Postanstalten zur raschen Beförderung gegen Bezahlung des Portos übergeben werden. Sofern Personen ihre Briefe durch andere Postanstalten versenden sollten, um einen geringen Betrag am Briefporto zu sparen, so wird auf sie, wenn ihre Sendung bestohlen werden sollte, und sie nachher auf Erstattung desjenigen antragen, was sie durch eigene Schuld verloren haben, nicht gehört werden. Andererseits sollen die vereinigten Postämter Briefe und Werthgegenstände schleunigst und den Bestimmungen gemäfs befördern. Es ist ihnen nicht gestattet, willkürlich das Porto zu erhöhen oder zu ermäfsigen, um hierdurch Geld zu erpressen oder Verzögerungen in der Beförderung der Briefe zu veranlassen. Sollten sie nicht gehorchen, so werden sie bestraft werden etc.

Shanghai, den 11. November 1879.
Siegel des Vorsitzenden des gemischten Gerichtshofes.

2. Anlage zu vorstehender Kundmachung.

Nachweisuug der zu den Genossenschaften gehörenden Postämter:

Yung-li.
Tien-schan.
Fju-schan.
Hsie-hsing.
Tscheng-Aa.
Tscheng-ho.
Kwang-ta.
Tschuan-scheng.

3. Prospekt der Postgenossenschaft für Shanghai und Ningpo.

Wir, die Unternehmer der Postämter von Shanghai und Ningpo haben, geleitet von gerechten und ehrenhaften Gedanken, eine Genossenschaft gebildet, die früheren Bestimmungen verbessert und uns darüber verständigt, dafs jede Sendung ein Porto von 100 Kesch*) zu zahlen haben soll. Diese Bestimmungen sollen ohne Ausnahme zur Anwendung kommen und Abweichungen werden durch eine Geldstrafe geahndet werden. Es kann vorkommen, dafs unsere Beamten, die Absender und Empfänger von Briefen gegen die Bestimmungen verfahren, sich zu Schwindeleien verbinden und Extraporto erheben. Wir, die Unternehmer der vereinigten Postämter, sind deshalb übereingekommen, geeignete Anordnungen zu treffen und haben sie durch einen Eid vor Gott bekräftigt. Es giebt eine Vergeltung für Missethaten.

Wir ermahnen unsere Beamten eindringlichst, vorsichtig zu sein. Sollte Geld aus Briefen unterschlagen werden und eine Postanstalt darum ihren Betrieb einstellen, so haben wir alle gemeinschaftlich für den Verlust einzutreten. Zu diesem Zweck haben wir eine Genossenschaft gebildet, wovon amtlich Kenntnifs genommen worden ist. Wir haben bereits die Verhältnisse dem Bezirksrichter von Shanghai dargelegt und haben ihm die Satzungen unserer Genossenschaft unterbreitet. Aufserdem hat der Präfekt von Hangtschan an den Vorsitzenden der Bezirksgerichte Tenho und Tschien-tang Befehl erlassen, dafs die Postanstalten wechselseitig Sicherheit und Bürgschaft für einander stellen sollten, und dafs Postämter vor ihrer Konzessionirung der Genossenschaft beizutreten haben.

Wir haben gleicherweise unsere Absicht dargelegt, Personen zur Bestrafung zu bringen, welche Postanstalten eröffnen, ohne der Genossenschaft beigetreten zu sein. Ehe unsere Genossenschaft sich gebildet hatte, vergingen sich die Postanstalten von Ningpo gegen den Eid, den sie vor Gott geschworen hatten, und gegen die Vorschriften. Schwindeleien wurden in schamloser Weise ausgeübt, und das Porto in Shanghai und Ningpo war verschieden, obschon gleiches Porto bei der Abgabe des Briefes an jedem dieser Orte zu bezahlen gewesen wäre. Wir, die vereinigten Postanstalten von Shanghai, werden jetzt einmal wöchentlich die Briefe von Ningpo unter die verschiedenen Postanstalten zur Bestellung vertheilen. Es ist nicht gestattet, im Bezirke einer anderen Postanstalt Kundschaft zu suchen und Briefe zu bestellen ohne Wissen der absendenden Postanstalt. Wenn wir Briefe

*) 1 Kesch = 0,6 Reichspfennig.

von Beamten und Kaufleuten bekommen, so bitten wir sie, das Porto dafür nach dem Tarif zu zahlen und gütigst nicht den Versuch zu machen, unsere Vorschriften zu verletzen. So können wir vermeiden, unseren Eid zu brechen. Wenn sie Porto sparen wollen, mögen sie ihre Briefe mit fremden Dampfern versenden, oder auch durch Freunde. Da die Briefe nicht wie früher in ein Packet formirt werden, so ist das Porto auf 100 Kesch ermäfsigt worden, und der Gewinn für uns ist in Folge der Betriebsausgaben sehr gering. Wir hoffen, dafs unsere Anschauungen von unseren Gönnern als richtig werden anerkannt werden.

Im 10. Jahre von Tung-Tsche, 3. Monat.

---

Die schnellste Fahrt von England um das Kap der guten Hoffnung nach Australien hat, wie wir der Zeitschrift »Aus allen Welttheilen« entnehmen, der Dampfer »Orient« ausgeführt, welcher am 15. Dezember 1879 mit 625 Passagieren in Adelaide eingetroffen ist. Er hat die Reise in 38 Tagen 14 $\frac{1}{2}$ Stunden, oder mit Abrechnung des bei St. Vincent und am Kap der guten Hoffnung genommenen Aufenthaltes in 35 Tagen 20 Stunden zurückgelegt. Die Schnelligkeit belief sich auf mindestens 270 Knoten täglich, an einem Tage wurden sogar 360 Knoten gemacht.

---

Ueber das Postwesen in Japan schreibt man dem »Hamb. C.« aus San Francisco unterm 6. Februar: Ein dieser Tage von Japan hierher zurückgekehrter höherer amerikanischer Postbeamter, dem die Organisation des Postwesens in dem Lande des Sonnenaufgangs anvertraut war, machte uns einige recht interessante Mittheilungen über die dortigen postalischen Verhältnisse, welche die Japanesen mit derselben Energie zu reformiren bestrebt sind, wie ihre sämmtlichen staatlichen Institutionen. Als jener Beamte im Januar 1875 seinen Posten antrat, fand er 1 300 Postbüreaus vor, welche sich nur mit der Briefbeförderung nach dem primitiven Konsularsystem befafsten. Es kam damals also nur auf je 23077 Bewohner ein Postbüreau. Die erste Reform bestand darin, in den drei offenen Häfen Yokohama, Kobe und Nagasaki Hauptpostämter zu schaffen und dort nicht allein Stadtbriefträger einzuführen, sondern auch das sogenannte Boxsystem, das speciell dem amerikanischen Postwesen entlehnt wurde. Sowohl fremde wie einheimische Kaufleute mietheten solche Boxes für 12 Doll. pro Jahr. Das Briefporto wurde auf zwei Sen (acht Pfennig), für Stadtbriefe auf einen Sen (vier Pfennig) und für Postkarten auf einen halben Sen (zwei Pfennig) festgesetzt. Diese Briefporti gelten für ein Gewicht von einer viertel Unze, und da die Japanesen aufserordentlich leichtes, weiches, seidenartiges Papier benutzen, so kann für wenige Pfennige eine ganze Tasche voll Briefe befördert werden. In allen gröfseren Orten wurden Strafsenbriefkasten, demnächst sogar Postsparbanken, die schon recht lebhaft benutzt werden, eingeführt. Auch das Postanweisungssystem ist mit bestem Erfolg eingeführt worden, und wenn dasselbe vorläufig auch noch auf Japan beschränkt ist, so denkt man doch schon daran, es auch auf diejenigen fremden Länder auszudehnen, mit welchen Japan den bedeutendsten Verkehr unterhält. Im Inlande stehen in Entfernungen von neun zu neun englischen Meilen Posthäuser, von wo aus die Briefe in der Umgebung vertheilt werden. Läufer tragen die Postsäcke zwischen diesen Stationen hin und her und müssen also jeden Tag 18 englische Meilen zurücklegen. An den beiden Eisenbahnlinien, die bis jetzt dem Verkehr übergeben sind, nämlich Kobe-Kioto und Yokohama-Tokio sind in Entfernungen von fünf bis sechs Meilen Posthäuser errichtet worden. Die Gehälter der Postbeamten variiren zwischen 100 bis 600 Doll. pro Jahr. Nur die höchsten Beamten empfangen die letztere Vergütung, die Mehrzahl aber mufs sich mit 100 Dollars begnügen. Am

1. Januar 1880 waren die Postbüreaus auf die Zahl von 4974 vermehrt worden, es kam an diesem Zeitpunkt ein Büreau auf je 6100 Bewohner, anstatt auf 23900, wie im Jahre 1875. Eine weitere ausgedehnte Vermehrung der Büreaus in diesem Jahre ist sicher zu erwarten. In demselben fünfjährigen Zeitraum haben sich die Gegenstände, deren Beförderung mit der Post zulässig ist, um 500 pCt. vermehrt. Staatszuschüsse bedarf das Postwesen nicht mehr, hat es doch schon im Jahre 1878 einen Ueberschufs von 50000 Dollars und im verflossenen Jahre einen solchen von 75000 Dollars geliefert. Die japanesischen Postbeamten amtiren mit grofsem Geschick, doch ist es ihre stehende Klage, dafs ihnen die fremden, an Japanesen nach Inlandsorten gerichteten Briefe viele Schwierigkeiten machten, weil viele fremde Schreiber die japanesischen Namen nach dem phonetischen System niederschreiben, oder auch die japanesischen Charaktere falsch schreiben, oder an einen unrechten Ort placiren. Die Postämter fordern deshalb oft zu gröfserer Vorsicht in dieser Beziehung durch Annoncen auf.

Zur Ergänzung der vorstehenden Mittheilungen fügen wir noch einige Zahlenangaben hinzu, welche dem letzten, mit dem 30. Juni 1879 abschliefsenden Jahresbericht der japanesischen Postverwaltung entnommen und geeignet sind, über den gegenwärtigen Stand der Entwickelung des Postwesens in Japan näheren Aufschlufs zu geben. Danach gelangten während des Verwaltungsjahres 1878/79 nahezu 56 Millionen Briefpostgegenstände, d. i. 18 pCt. mehr als im Vorjahr, im inneren Verkehr zur Beförderung, und zwar: gewöhnliche Briefe 27763243; Einschreibsendungen 928597; Postkarten 13510238; Zeitungen 11203339; Büchersendungen und Waarenproben 560812. Im Verkehr mit dem Auslande kamen 285451 Sendungen (einschliefslich 3947 eingeschriebener) zur Absendung, während 219313 Briefpostgegenstände eingingen; die Zunahme gegen das Vorjahr stellt sich auf 10,7 pCt. für die abgesandten und auf 1,7 pCt. für die eingegangenen Posten. Die Zahl der zur amtlichen Eröffnung gelangten unbestellbaren Sendungen belief sich auf 10632 Stück, von denen 1093 den Absendern bz. den Empfängern zugestellt werden konnten. 138 Sendungen (darunter 3 mit Werthinhalt) gingen auf nicht aufzuklärende Weise verloren, 149 weitere Sendungen durch Schiffbruch oder Feuer. Unterschlagen wurden 341 Sendungen, darunter 54 Briefe mit Werthinhalt. Wegen Vergehungen gegen die Postgesetze kamen 97 zum gröfsten Theil der Postverwaltung angehörige Personen zur strafgerichtlichen Untersuchung, und aus den Strafgeldern für Uebertretung der Postgesetze flossen der Postkasse 240,74 Yen zu. (Ein Yen = Mark 4,50 ungefähr). Der Postanweisungsverkehr nahm einen erheblichen Aufschwung, und zwar kamen vor:

249429 Einzahlungen im Betrage von 3704383,78 Yen (gegen das Vorjahr mehr 22 bz. 32,8 pCt).

247145 Auszahlungen im Betrage von 3687154,92 Yen (Zunahme gegen das Vorjahr 21,8 bz. 33,3 pCt.).

Aus den Gebühren erwuchs der Postkasse eine Reineinnahme von 4238,38 Yen.

Auch die Postsparbanken, deren Zahl um 305 vermehrt und im Ganzen auf 595 gebracht wurde, zeigten einen sehr lebhaften Verkehr. Es fanden statt:

Einlagen (durch 9921 Sparende) im Gesammtbetrage von 381105,77 Yen, Auszahlungen im Betrage von zusammen 199155,22 Yen. Am Schlufs des Jahres verblieb ein Bestand von 393983,08 Yen.

Die Zahl der Sparenden betrug im Ganzen 27085; die Höhe der Kontos derselben im Durchschnitt 14,07 Yen.

Der Dienst wurde wahrgenommen von 7504 Personen, darunter 10 Ausländer, 4063 Postmeister und 371 Postmeistergehülfen und 2198 Briefträger. Aufser den bereits oben erwähnten Postanstalten waren an Annahmestellen noch vorhanden: 1916 Verkaufsstellen für Postwerthzeichen und 1433 Briefkasten. Die Länge der Postkurse stieg von 13818 auf 14421 Ri (58008 km) und der Verkehr auf denselben von 8639039 auf 9029560 Ri (36298831 km).

Die Einnahmen der Verwaltung endlich betrugen 949 357,01 Yen, die Ausgaben 826 378,98 Yen, so dafs der Reinertrag sich auf 122 978,03 Yen (über 500 000 Mark) bezifferte, für eine so junge Verwaltung gewifs ein überraschend günstiges Ergebnifs.

---

**Die Aufbewahrungsfrist für Postlagersendungen im internationalen Postverkehr.** Die deutsche Postverwaltung hatte auf dem Pariser Postkongresse im Jahre 1878 einen Antrag auf Einführung einer zweimonatigen Aufbewahrungsfrist für Postlagersendungen im Verkehr des Weltpostvereins eingebracht. Dieser Antrag gelangte damals nicht zur Annahme, obschon die Nützlichkeit einer derartigen Mafsnahme nicht in Abrede gestellt wurde. Die Ablehnung erfolgte in der Rücksicht, dafs man die in den verschiedenen Ländern bezüglich des Gegenstandes hergebrachten Gewohnheiten nicht stören zu sollen glaubte.

Deutscherseits ist die Sache seitdem im Auge behalten, auch ist das Internationale Büreau des Weltpostvereins ersucht worden, durch Umfrage bei den Vereinsverwaltungen eine Feststellung der in den einzelnen Ländern bestehenden desfallsigen Bestimmungen zu bewirken. Nach den diesbezüglichen Ermittelungen bildet für den internationalen Verkehr die Aufbewahrungsfrist von 2 bz. 3 Monaten in den meisten dem Weltpostverein angehörigen Ländern die Regel, und zwar besteht die zweimonatige Frist in folgenden Ländern:

Deutschland,
Grofsbritannien,
Oesterreich,
Peru,
Rumänien,
Salvador,
Serbien,
Spanien,
Ungarn,
Britische Kolonien:
Jamaica,
Honduras,
Nevis,
St. Christophe,
Trinidad,

} vom Tage der Ankunft ab gerechnet,

Egypten,
Frankreich,
Italien,
Japan,

} vom nächsten Monatsersten nach erfolgter Ankunft ab gerechnet,

während die dreimonatige Frist in den nachbezeichneten Ländern eingeführt ist:

Dänische Antillen,
Vereinigte Staaten von Amerika,
Französische Kolonien,
Griechenland,
Luxemburg,
Niederländisch Ostindien,
Norwegen,
Persien,
Portugal,
Schweiz,
Senegambien,
Seychellen.

} vom Tage der Ankunft ab gerechnet.

Eine einjährige Lagerfrist besteht in den Britischen Kolonien Singapore und Mauritius, eine zweijährige nur in Venezuela.

Mit Rücksicht auf vorstehendes Ergebnifs der Ermittelungen läfst sich erwarten, dafs eine allgemeine Verständigung der Vereinsverwaltungen in Beziehung auf den Gegenstand wohl zu erzielen sein möchte. Zu dem Zwecke wird die Angelegenheit auf dem Lissaboner Kongrefs von Neuem in Anregung gebracht werden.

Die in Egypten, Frankreich, Italien und Japan bestehende Einrichtung einer zweimonatigen Lagerfrist, vom nächsten Monatsersten nach erfolgter Ankunft ab gerechnet, erscheint besonders empfehlenswerth, weil dieselbe den Vortheil gewährt, dafs eine tägliche Durchsicht der Lagersendungen unnöthig ist, es vielmehr ausreicht, die Prüfung monatlich einmal vorzunehmen.

---

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 21. Berlin, 21. Mai 1880.

Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen in der Schweiz im Jahre 1879. — Frankirte und unfrankirte Postsendungen im Reichs-Postgebiet. — Gröfsen- und Verkehrsverhältnisse der einzelnen Ober-Postdirectionsbezirke. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Behandlung der Postaufträge bei der Weitergabe zur Protesterhebung. Briefbestellung und Pferdebahn. Verlust eines Geldbriefes). — Aufgaben für die Telegraphensecretair-Prüfung. — Einrichtung von Eisenbahn-Lehrwerkstätten. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. Jena 1880. 5. Heft.

Das venetianische Bankwesen im 14., 15. und 16. Jahrhundert. Von Dr. Erwin Nasse. — Literatur. — Miszellen. — Eingesendete Schriften. — Die periodische Presse des Auslandes und Deutschlands. — Preisaufgaben.

3) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von dem Hydrographischen Amt der Admiralität. 1880. Heft 4.

Strömungs- und Temperatur-Verhältnisse des Meeres bei Island. Von Kapt. N. Hoffmeyer. — Das Emporquellen von kaltem Wasser an meridionalen Küsten. Von E. Witte. — Ueber die Stürme an der deutschen Küste zu Ende Februar und Anfang März 1880. — Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. »Nautilus«, Korv.-Kapt. Chüden. — Eingänge von meteorologischen Journalen bei der deutschen Seewarte im Monat Dezember 1879. — Beschreibung eines Theils der S. W.-, West- und N. W.-Küste der Insel Jamaika. Grofse Antillen. — Tiefseelothungen im nördlichen Atlantischen Ozean. — Taifun im Osten der Philippinen im April 1879. — Beobachtungen über den Regenfall zu Tanger im Winter 1879/80. — Vergleichende Uebersicht der Witterung des Monats Januar 1880 und der Temperatur des Jahres 1879 in Nordamerika und Centraleuropa; Abweichungen der Temperatur des Jahres 1879. — Eis im südatlantischen Ozean. — Kleine hydrographische Notizen. — Literaturnotizen.

4) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, Mai 1880. 5. Heft.

Vereinsangelegenheiten: Sitzung am 27. April 1880. I. Sitzungsbericht; II. Mitgliederverzeichnifs. — Abhandlungen: Gustav Hoffmann, Experimentelle Untersuchungen über die vom galvanischen Strome bewirkte Aenderung der absoluten Festigkeit eiserner Drähte. — Cardarelli's Methode zur Bestimmung der Berührungsstelle zwischen zwei Telegraphenleitungen. — K. Eduard Zetzsche, Tragbarer Morse-Telegraph von Siemens & Halske in Berlin. — Adolf Axt, Eine Anwendung des Telephons und Mikrophons im Festungskriege. — Theodor Stein, Der Photo-Telegraph. — Kleine Mittheilungen. — Besprechung von Büchern. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Dingler's polytechnisches Journal.** Band 236. Heft 4.

Ersatz der galvanischen Batterien in der Telegraphie durch Induktionsmaschinen.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 175.

Fire Alarms. — On electric lighting by Dr. John Hopkinson. — On the mechanical transmission of sound by wires and on simple forms of microphone receivers. — Curious magnetic experiment. — An electrical speed indicator. — New electric lamps for temporary purposes.

**Scientific American.** Vol. XLII. No. 20.

Recent telephone experiments. — Improved telephone central office switch board. — The Gower System of telephonic Communication, Paris.

**Journal of the telegraph.** Vol. XIII. No. 300.

Compensating induction in parallel wires. — The future of the telephone.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 12.** BERLIN, JUNI. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 54. Die Betheiligung der deutschen Reichs-Postverwaltung bei der Münzumwandlung.

Die Goldwährung und die Markrechnung sind bekanntlich in Deutschland durch das Münzgesetz vom 9. Juli 1873 endgültig eingeführt worden, nachdem die Vorbereitungen hierzu in Gemäfsheit des Gesetzes vom 4. Dezember 1871, betreffend die Ausprägung von Reichs-Goldmünzen, getroffen worden waren. Zur Durchführung der genannten Gesetze war von der Reichsregierung hauptsächlich die Aufgabe zu lösen, die umlaufenden Landesmünzen einzuziehen, an deren Stelle Reichsmünzen herzustellen und letztere in Verkehr zu setzen. Bei der Erledigung der mit dieser Aufgabe verknüpften Geschäfte, welche man unter den Begriff der Münzumwandlung zusammenzufassen pflegt, ist die deutsche Reichs-Postverwaltung in einem Umfange betheiligt gewesen, der es gerechtfertigt erscheinen läfst, jetzt, wo die Münzumwandlung in der Hauptsache als zu Ende geführt betrachtet werden kann, einen Rückblick auf die bezügliche Thätigkeit zu werfen.

Die Betheiligung der Reichs-Postverwaltung bei der Münzumwandlung hat sich, wie zunächst im Allgemeinen bemerkt werden mufs, nicht auf solche Geschäfte beschränkt, welche der Post als einer öffentlichen Verkehrsanstalt naturgemäfs zufielen; sie hat sich vielmehr in grofsem Umfange auch auf Geschäfte erstreckt, die aufserhalb der eigentlichen Aufgaben der Postverwaltung lagen, zu deren Erledigung sie aber wegen ihres weitverzweigten Organismus besonders geeignet erschien.

Im Einzelnen ist zu unterscheiden: die Betheiligung der Postverwaltung erstens bei der Einziehung der Landes-

münzen, zweitens bei der Beförderung der zur Ausprägung der Reichsmünzen erforderlichen Münzmetalle, und drittens bei der Verbreitung der Reichsmünzen.

Die Einziehung der einzelnen Sorten von Landesmünzen wurde in der Regel dadurch eingeleitet, dafs der vom Bundesrath in Gemäfsheit der Bestimmung im Artikel 8 des Münzgesetzes gefafste Beschlufs, wonach die bezügliche Münzsorte aufser Kurs treten sollte, vom Reichskanzler im Reichs-Gesetzblatt bekannt gemacht wurde. In welcher Reihenfolge die Aufserkurssetzung der verschiedenen Münzsorten erfolgt ist, geht aus der als Anlage A beigefügten Zusammenstellung der bezüglichen Bekanntmachungen hervor. Im Anschlufs an eine solche Bekanntmachung wurden die Postanstalten gewöhnlich angewiesen, die Münzen der bezüglichen Sorte von dem Tage der Aufserkurssetzung ab nicht mehr in Zahlung anzunehmen und die unter ihren Beständen befindlichen Stücke an die Bezirks-Ober-Postkassen abzuführen. Letztere hatten die Münzen an bestimmte Sammelstellen zu überweisen.

Weitere, schon aufserhalb ihres eigentlichen Arbeitsfeldes liegende Geschäfte fielen der Postverwaltung dadurch zu, dafs die von den Landes-Centralbehörden der Bundesregierungen bezeichneten Einlösungskassen, deren Aufgabe es war, die für den allgemeinen Verkehr bereits ungültigen Münzen während der vom Bundesrathe festgesetzten Einlösungsfrist noch anzunehmen, seit dem Jahre 1875 fast in allen Fällen ermächtigt wurden, die eingelösten Münzen in möglichst abgerundeten Beträgen und kassenmäfsiger Verpackung an die zunächst belegene Ober-Postkasse bz. Postkasse abzuliefern. Diese Ermächtigung wurde den Einlösungskassen z. B. ertheilt hinsichtlich der auf Grund der Zwölftheilung des Groschens ausgeprägten 4-, 3- und 2-Pfennigstücke, der $1/2$-Groschenstücke, $1/30$-, $1/15$-, $1/12$-Thalerstücke, der 2-Thaler- und $1/3$-Thalerstücke, sowie der $1/6$-Thalerstücke, und sie fiel für die Postverwaltung um so mehr ins Gewicht, als gerade für diejenigen Münzen, von denen die gröfsten Mengen im Umlauf waren, z. B. für die $1/2$-Groschenstücke, $1/30$-, $1/15$- und $1/12$-Thalerstücke, sämmtliche Landeskassen, in einzelnen Fällen sogar Kassen der Gemeindeverwaltung in gröfseren Städten als Einlösungskassen bestimmt wurden. Einzelne zur Einlösung aufgerufene Münzen, wie die $1/2$-Groschenstücke, $1/30$-, $1/15$- und $1/12$-Thalerstücke, mufsten die Postkassen schon vor Beginn der Einlösungsfrist von allen Landeskassen zur Einziehung annehmen, die $1/6$-Thalerstücke und einige andere Münzen erhielten sie selbst von den Kassen anderer Reichsverwaltungen, z. B. von den Kassen der Admiralität, des auswärtigen Amtes und des Patentamtes. Schliefslich wurden die Postanstalten selbst seit dem Jahre 1876 regelmäfsig als Einlösungskassen verwendet.

Es genügte indessen in vielen Fällen nicht, mit der Einziehung der Landesmünzen erst dann zu beginnen, wenn deren Aufserkurssetzung vom Bundesrathe beschlossen worden war. Mit der Einziehung aller derjenigen Münzen, von denen erhebliche Mengen umliefen, namentlich der 1-Thalerstücke aus den Jahren 1750 bis 1822, der 2-Thaler-, der $1/3$- und $1/30$-Thaler-, der $1/2$-Groschen-, der 3-Pfennig- und der 1-Pfennigstücke ist auf Veranlassung des vormaligen Reichskanzleramtes bereits vor dem bezeichneten Zeitpunkte begonnen worden. So hat z. B. die Einziehung der 1-Thalerstücke, der einzigen jetzt noch in Kurs befindlichen Landesmünze, schon im Jahre 1873 ihren Anfang genommen. Die Betheiligung der Postverwaltung bei der Einziehung solcher noch kursfähigen Münzen beschränkte sich gleichfalls nicht auf die in den Kassen ihrer Organe sich ansammelnden Münzen, sondern dehnte sich auch auf die bei den Landeskassen gesammelten Münzen aus. Die aus dem eigenen Betriebe eingezogenen Münzen hatten die Postanstalten in angemessenen Fristen von etwa 14 zu 14 Tagen an die Bezirks-Ober-Postkasse abzuliefern; die bei den Landeskassen der betheiligten Bundesstaaten und den Kassen der unter staatlicher Aufsicht stehenden Institute, sowie bei den

preufsischen Bankanstalten angesammelten Münzen, welche in möglichst abgerundeten Beträgen kassenmäfsig verpackt an die Postanstalten abgeliefert wurden, mufsten letztere in der für die Beförderung mit der Post erforderlichen Weise verpacken und dann ungesäumt an die Bezirks-Ober-Postkasse absenden. Die Groschen- und ½-Groschenstücke hatten die Postanstalten auch von den Kassen anderer Reichsverwaltungen anzunehmen. Für die Ablieferung der von den Landeskassen angesammelten Münzen wurden in einigen Fällen Bestimmungen getroffen, welche von den oben angegebenen abwichen. Die auf Grund der Zwölftheilung des Groschens geprägten 1-Pfennigstücke, sowie die auf Grund der Zehntheilung des Groschens geprägten Kupfermünzen hatten die Landeskassen unmittelbar an das Münzmetalldepot des Reichs bei der königlichen Münzdirection in Berlin abzuliefern, während sie die 1-Thalerstücke aus den Jahren 1750 bis 1822 auch unmittelbar an die nächst gelegene Ober-Postkasse als portofreie Sendung abschicken durften. Die grofsherzoglich badischen und grofsherzoglich hessischen Landeskassen, welche bis Mitte 1874 ebenfalls ermächtigt waren, die von ihnen eingezogenen Münzen der nächsten Postanstalt zu überweisen, übersandten dieselben, nachdem der General-Staatskasse in Karlsruhe und der Haupt-Staatskasse in Darmstadt auf die ihnen zustehenden Ersatzbeträge für eingezogene Münzen entsprechende Vorschüsse aus der Reichs-Hauptkasse gewährt worden waren, unmittelbar an die Münz-Lagerstelle bei der Ober-Postkasse in Frankfurt a. M. Zeitweise hatten diese Landeskassen einen Theil der eingezogenen Münzen an die Münzstätte in Karlsruhe bz. für die Münzstätte in Darmstadt an die Ober-Postkasse daselbst abzuliefern.

Als Sammelstellen, an welche die eingezogenen Münzen von den Ober-Postkassen weiter zu senden waren, dienten hauptsächlich die mit den Ober-Postkassen in Frankfurt a. M. und Hamburg vereinigten Münz-Lagerstellen und das Münzmetalldepot des Reichs bei der königlichen Münzdirection in Berlin. An das Depot in Berlin wurden vorwiegend Kupfermünzen, an die Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg Silbermünzen abgeliefert. Für die Wahl der Lagerstelle hinsichtlich der Silbermünzen war im Allgemeinen die Lage der absendenden Ober-Postkasse mafsgebend. In einzelnen Fällen erfolgte die Ablieferung seitens der Ober-Postkassen auch an die General-Postkasse oder an eine Münzstätte.

Den Sammelstellen in Frankfurt a. M., Hamburg und Berlin flossen übrigens aufser den Ablieferungen der Ober-Postkassen und der badischen und hessischen Landeskassen auch die Ablieferungen der Landeskassen in Bayern und Württemberg zu. Im Weiteren kamen Ueberweisungen von eingezogenen Münzen von einer Sammelstelle an die andere vor.

Die Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg gaben die eingezogenen Münzen in der Regel an die am Orte befindliche Scheideanstalt oder an die Münzstätte daselbst weiter. In einzelnen Fällen fanden jedoch auch Ablieferungen jener Lagerstellen an Bankanstalten in Frankfurt a. M. und Hamburg und an deutsche Münzstätten in anderen Orten statt.

Die Scheideanstalten in Frankfurt a. M. und Hamburg sind Privatunternehmungen, denen die Ausscheidung des Goldes und Kupfers aus den eingezogenen Silbermünzen, soweit es einer solchen überhaupt bedurfte, vom Reichskanzleramte vertragsmäfsig übertragen worden war. Bei diesen Anstalten sind dem Scheideverfahren unterworfen worden: $^1/_1$-, $^1/_3$-, $^1/_6$-, $^1/_{12}$-, $^1/_{15}$-, $^1/_{30}$-, $^1/_{60}$-Thalerstücke, süddeutsche goldhaltige $^2/_1$- und $^1/_1$-Guldenstücke, süddeutsche 6-, 3- und 1-Kreuzerstücke, Kronenthaler, Konventionsthaler, schleswig-holsteinische Speziesthaler, hamburgische, lübische und mecklenburgische Schillingstücke. Auch bei dem Scheidungs- (Affinirungs-) Geschäfte hat eine Betheiligung der Postverwaltung insofern stattgefunden, als sowohl in Frankfurt a. M. wie in Hamburg je ein Postbeamter von Reichswegen den Auftrag erhalten hatte, der Scheideanstalt die eingezogenen Münzen unter Feststellung des Gewichts

der einzelnen Mengen zu übergeben und sich davon zu überzeugen, dafs die Münzen sofort in den mit Schwefelsäure gefüllten Scheidekessel geschüttet oder in den glühend gemachten Schmelztiegel eingesetzt wurden und darin so lange verblieben, bis das Gepräge der Münzen hinreichend zerstört war. Bei der Uebergabe hatte der Beauftragte der Reichsverwaltung darauf zu achten, dafs die Fässer und Beutel den in der Bezeichnung angegebenen Betrag in den bezüglichen Münzsorten wirklich enthielten.

In der Anlage B sind die Beträge an Landes-Silber- und Kupfermünzen zusammengestellt, welche durch Vermittelung der Reichs-Postverwaltung eingezogen und bis zum Schlufs des Jahres 1879 zur Reichs-Hauptkasse verrechnet worden sind. Welche Bewegungen von der Postverwaltung oder wenigstens unter ihrer Mithülfe mit den Münzen zum Zwecke der Einziehung vorgenommen werden mufsten, ist in der Anlage *C* hinsichtlich einiger der in gröfseren Mengen im Umlauf gewesenen Münzen dargestellt.

Von den zur Ausprägung der neuen Reichsmünzen erforderlichen Münzmetallen hat die Reichsverwaltung das Prägegold gröfstentheils aus London bezogen.

Als Prägesilber dienten theils die eingezogenen Landesmünzen unmittelbar, theils das in den Scheideanstalten aus alten Münzen gewonnene Silber. Die Uebernahme der in den Scheideanstalten hergestellten Silberbarren von den Anstalten lag dem als Beauftragter des Reichs fungirenden Postbeamten ob, welcher auch das von der Scheideanstalt ermittelte Gewicht jedes Silberbarrens zu prüfen und die Barren demnächst verpacken zu lassen hatte. Eine Versendung von Prägesilber mit der Post fand vornehmlich von Frankfurt a. M. und Hamburg aus an die verschiedenen Münzstätten in Deutschland statt.

Zur Herstellung der Reichs-Nickel- und Kupfermünzen wurden Münzplättchen verwendet, welche die Reichsverwaltung von verschiedenen Geschäftsfirmen in Halberstadt, Iserlohn, Altena, Mainz, Wien und München bezog. Die Versendung dieser Münzplättchen an die verschiedenen Münzstätten im deutschen Reiche erfolgte mit der Post und innerhalb Deutschlands in der Regel unter portofreier Bezeichnung. Die Auflieferung der Sendungen fand übrigens zum Theil auch in Aachen, Emmerich, Cleve, Cöln Bahnhof, und Werdohl statt.

Welchen Umfang die Versendung von Münzmetallen aus Anlafs der Münzumwandlung erreicht hat, ist aus der nachstehenden Uebersicht zu ersehen.

## Uebersicht

der aus Anlafs der Münzumwandlung portofrei beförderten Sendungen von Münzmetallen.

| Bezeichnung des Zeitraums. | Prägegold. Der Sendungen | | | Prägesilber. Der Sendungen | | | Nickel- und Kupfer-Münzplättchen. Der Sendungen | | Gewicht sämmtlicher Sendungen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl. Stck. | Gew. kg | Werth. Mk. | Zahl. Stck. | Gewicht. kg | Werth. Mk. | Zahl. Stck. | Gewicht. kg | kg |
| Bis Ende | | | | | | | | | |
| 1873 | 3 725 | 153 032 | 344 530 794 | 1 408 | 41 258 | 7 426 530 | 275 | 19 207 | 213 497 |
| 1874 | 572 | 28 915 | 84 249 600 | 4 826 | 201 589 | 27 495 159 | 12 020 | 346 843 | 577 347 |
| 1875 | 1 173 | 41 696 | 58 127 310 | 7 158 | 296 566 | 31 879 536 | 49 586 | 1 291 751 | 1 630 013 |
| 1876 | 6 036 | 43 151 | 51 920 531 | 14 351 | 548 841 | 67 737 505 | 36 112 | 898 280 | 1 490 272 |
| 1877 | 2 171 | 92 135 | 142 441 278 | 38 512 | 2 434 518 | 280 933 004 | 1 137 | 28 403 | 2 555 056 |
| 1878 | 172 | 31 785 | 74 883 710 | 11 966 | 852 456 | 91 118 797 | — | — | 884 241 |
| 1879 | 16 | 10 815 | 26 949 530 | 1 700 | 67 913 | 2 828 674 | — | — | 78 728 |
| Summe | 13 865 | 401 529 | 783 102 753 | 79 921 | 4 443 141 | 509 419 205 | 99 130 | 2 584 484 | 7 429 154 |

Die auf den deutschen Münzstätten hergestellten Reichsmünzen wurden in der Regel von den Münzstätten mit der Post an die Kassen der Central- und Mittelbehörden versandt. Da es sich hier vielfach um Sendungen an Landeskassen handelte, nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Portofreiheiten in Reichs-Dienstsachen aber nur solche Sendungen portofrei befördert werden, welche von einer Reichsbehörde abgesandt oder an eine Reichsbehörde gerichtet sind: so mufste, damit den formellen Bedingungen der Portofreiheit Genüge geschah, die Vermittelung der Post häufig dahin eintreten, dafs die Postkasse oder Ober-Postkasse an den Aufgabeorten die Münzen von der Münzstätte übernahm und an die ihr bezeichnete Landeskasse absandte, oder dafs die Sendung von der Münzstätte statt an die Landeskasse an die in dem betreffenden Orte befindliche Postkasse oder Ober-Postkasse gerichtet und von letzterer demnächst an die Landeskasse weitergegeben wurde. Einen Ueberblick über die mit der Post beförderten von der Reichs-Hauptkasse oder einer Münzstätte aus Anlafs der Münzumwandlung ausgegangenen Sendungen mit Reichsmünzen gewährt die nachstehende Uebersicht.

## Uebersicht

der aus Anlafs der Münzumwandlung portofrei beförderten, von den Münzstätten und der Reichs-Hauptkasse ausgegangenen Sendungen von Reichmünzen.

| Bezeichnung des Zeitraums. | Zahl der Sendungen. Stück | Reichs-Goldmünzen. Mk. | Reichs-Silbermünzen. Mk. | Reichs-Nickelmünzen. Mk. | Reichs-Kupfermünzen. Mk. |
|---|---|---|---|---|---|
| Bis Ende | | | | | |
| 1873 | 256 | 23 510 000 | — | — | — |
| 1874 | 8 459 | 55 597 435 | 19 987 185 | 2 645 467 | 1 543 193 |
| 1875 | 18 048 | 22 389 180 | 46 348 714 | 5 539 385 | 2 584 378 |
| 1876 | 9 937 | 8 221 000 | 41 111 300 | 8 013 523 | 609 860 |
| 1877 | 3 982 | 8 725 000 | 9 394 476 | 884 200 | 104 300 |
| 1878 | 1 237 | 461 640 | 2 221 665 | 326 529 | 43 582 |
| 1879 | — | — | — | — | — |
| Summe | 41 919 | 118 904 255 | 119 063 340 | 17 409 104 | 4 885 313 |
| | | 260 262 012 Mk. | | | |

Eine umfangreiche Betheiligung bei der weiteren Verbreitung der neuen Münzen fiel den Organen der Postverwaltung durch die ihnen auferlegte Verpflichtung zu, den Landeskassen u. s. w. für die von denselben an die Postkassen abgelieferten eingezogenen Münzen Ersatz in Reichsmünzen oder wenigstens in noch nicht zur Einziehung bestimmten Landesmünzen zu leisten. Seitens der Verkehrsanstalten ist nur für einige kleine oder wenig verbreitete Münzen, wie die $^1/_{12}$-Thalerstücke braunschweig-lüneburgischen Gepräges, die 3-Pfennigstücke und die $^1/_2$-, $^1/_4$-, $^1/_6$- und $^1/_8$-Thalerstücke landgräflich und kurfürstlich hessischen Gepräges, den abliefernden Landeskassen u. s. w. unmittelbar baarer Ersatz geleistet worden. In der Regel hatten die Verkehrsanstalten über die von den Landeskassen abgelieferten Beträge an eingezogenen Münzen nur Quittungen, über die Ablieferungen an 2- und 4-Pfennigstücken nur Post-Einlieferungsscheine zu ertheilen. Die Verkehrsanstalten konnten sich daher im Allgemeinen darauf beschränken, sich von der Bezirks-Ober-Postkasse bei Einziehung der gewöhnlichen Zuschüsse,

nöthigenfalls aber durch besonderen Umtausch soviel neue Münzen zu verschaffen, als zum Ersatze der aus ihrem eigenen Betriebe eingezogenen alten Münzen erforderlich waren. Dagegen war den Ober-Postkassen fast hinsichtlich aller alten Münzsorten die Verpflichtung auferlegt worden, den abliefernden Landeskassen u. s. w. oder den von diesen bezeichneten Hauptkassen für die Ablieferungen Ersatz zu leisten. Diese Verpflichtung würde sich zu einer kaum zu bewältigenden Last für die Ober-Postkassen gestaltet haben, wenn der Ersatz stets in baarem Gelde hätte geleistet werden müssen. Die Ober-Postkassen wurden deshalb, als das Münzumwandlungsgeschäft anfing, einen gröfseren Umfang anzunehmen, ermächtigt, die Ersatzleistungen je nach dem Antrage der abliefernden Kasse entweder baar oder in Anerkenntnissen zu bewirken. Die auf die Reichs-Hauptkasse ausgestellten Anerkenntnisse, in denen die abgelieferten Münzen genau nach den einzelnen Sorten aufgeführt werden mufsten, waren von den Landeskassen im Abrechnungswege zu realisiren. Wenn es von den Landeskassen auch im Allgemeinen vorgezogen wurde, den Ersatz in Anerkenntnissen statt in baarem Gelde in Empfang zu nehmen, so haben doch die von den Ober-Postkassen zum Ersatze für eingezogene Münzen bewirkten Versendungen und Zahlungen an Reichsmünzen und noch nicht zur Einziehung bestimmten Münzen der Thalerwährung, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, immerhin einen beträchtlichen Umfang erreicht.

## Uebersicht

der von den Ober-Postkassen als Ersatz für eingezogene Münzen gezahlten Beträge.

| Bezeichnung des Zeitraums. | Zahl der Sendungen. Stück | Münzen der Thalerwährung. Mk. | Reichs-Goldmünzen. Mk. | Reichs-Silbermünzen. Mk. | Reichs-Kupfermünzen. Mk. | Reichs-Nickelmünzen. Mk. | Papiergeld. Mk. | Im Ganzen. Mk. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Sendungen an die Landeskassen und Bankanstalten im Bezirke.** | | | | | | | | |
| Bis Ende | | | | | | | | |
| 1873 | 348 | 4 471 014 | 2 117 550 | — | — | — | — | 6 588 564 |
| 1874 | 1 664 | 19 427 121 | 5 733 440 | 7 735 204 | 31 500 | 40 000 | — | 32 967 265 |
| 1875 | 2 841 | 13 343 274 | 9 066 050 | 7 571 184 | 447 945 | 156 440 | 15 000 | 30 599 893 |
| 1876 | 3 135 | 10 662 855 | 13 536 870 | 391 515 | 525 209 | 108 764 | — | 25 225 213 |
| 1877 | 580 | 1 198 874 | 2 648 499 | 18 113 | — | — | 209 020 | 4 074 506 |
| 1878 | 221 | 137 990 | 1 681 492 | 7 899 | 57 | 250 | 77 365 | 1 905 053 |
| 1879 | 17 | — | 5 200 | 2 300 | 100 | — | 1 395 | 8 995 |
| Summe | 8 806 | 49 241 128 | 34 789 101 | 15 726 215 | 1 004 811 | 305 454 | 302 780 | 101 369 489 |
| **B. Zahlungen an die Landeskassen und Bankanstalten am Orte.** | | | | | | | | |
| Bis Ende | | | | | | | | |
| 1873 | — | 2 245 086 | 597 000 | — | — | — | — | 2 842 086 |
| 1874 | — | 3 645 234 | 878 598 | 871 509 | 40 300 | — | — | 5 435 641 |
| 1875 | — | 4 619 394 | 217 600 | 314 292 | 5 677 | 1 040 | — | 5 158 003 |
| 1876 | — | 5 158 704 | 1 187 664 | 151 325 | 1 901 | 600 | — | 6 500 194 |
| 1877 | — | 543 191 | 495 787 | 11 833 | 100 | — | 304 355 | 1 355 266 |
| 1878 | — | 48 729 | 274 455 | 8 728 | 89 | 1 | 52 885 | 384 887 |
| 1879 | — | 3 237 | 34 200 | 612 | — | — | 8 000 | 46 049 |
| Summe | — | 16 263 575 | 3 685 304 | 1 358 299 | 48 067 | 1 641 | 365 240 | 21 722 126 |
| Hierzu: Summe A | 8 806 | 49 241 128 | 34 789 101 | 15 726 215 | 1 004 811 | 305 454 | 302 780 | 101 369 489 |
| Summe | 8 806 | 65 504 703 | 38 474 405 | 17 084 514 | 1 052 878 | 307 095 | 668 020 | 123 091 615 |

Um die erforderlichen Ersatzmittel für eingezogene Münzen zu beschaffen, hat übrigens mehrmals auf die Bestände der preufsischen Bankanstalten an noch nicht zur Einziehung bestimmten alten Münzen zurückgegriffen werden müssen. So wurden im Anfange des Jahres 1874 von den preufsischen Bankanstalten in Stettin, Breslau, Magdeburg und Nordhausen im Ganzen 6 000 000 Mark in $^1/_6$-Thalerstücken an 21 Ober-Postkassen in Preufsen abgesandt. Die betheiligten Ober-Postkassen hatten diese Münzen innerhalb der nächsten vier Wochen in den Verkehr zu bringen, den etwaigen Rest aber an bestimmte Regierungs-Hauptkassen abzuliefern. Von dem bezeichneten Betrage sind 2 575 500 Mark von den Ober-Postkassen in den Verkehr gebracht, 3 424 500 Mark aber an die Regierungs-Hauptkassen abgegeben worden. Bald darauf wurden der Ober-Postkasse in Frankfurt a. M. 9 000 000 Mark in $^1/_3$-Thalerstücken bei verschiedenen preufsischen Bankstellen mit der Weisung zur Verfügung gestellt, diese Münzen zu den an die Ober-Postkassen in Karlsruhe und Konstanz aus Anlafs der Münzumwandlung zu zahlenden Vorschüssen und zu den an süddeutsche Landeskassen für eingezogene Münzen zu leistenden Ersatzzahlungen zu verwenden. Im Mai des Jahres 1874 war eine Sendung der preufsischen Bankkommandite in Altona an die Central-Staatskasse in München mit 3 000 000 Mark in 1-Thalerstücken von der Post zu befördern. Im September 1874 gelangten zur Versendung: 12 000 000 Mark in 1-Thalerstücken von acht preufsischen Bankanstalten an die Ober-Postkasse in Frankfurt a. M., im Beginn des Jahres 1875: 7 500 000 Mark in $^1/_6$-Thalerstücken von dem Bankkomptoir in Magdeburg an verschiedene Landeskassen unter der Adresse der am Bestimmungsorte bestehenden Postanstalten, im Januar 1876: 9 000 000 Mark in 1-Thalerstücken von 14 Reichsbankanstalten an mehrere bayerische Landeskassen durch Vermittelung der Reichs-Hauptkasse bz. der Postkassen am Amtsorte der Bankanstalten.

Schliefslich ist noch zu erwähnen, dafs seit dem Ende des Jahres 1876 die General-Postkasse und mehrere Ober-Postkassen auch als Depotstellen für solche Reichsmünzen dienen, welche zur Zeit im allgemeinen Verkehr entbehrlich sind. Den betreffenden Kassen sind im Ganzen mehr als 3 000 000 Mark in 10-, 2- und 1-Pfennigstücken zur Verwahrung überwiesen worden.

Die einzelnen Arbeiten, welche von den Organen der Postverwaltung behufs Erledigung der mit der Münzumwandlung verknüpften Geschäfte ausgeführt werden mufsten, waren im Allgemeinen von den Arbeiten nicht verschieden, welche auch sonst von diesen Organen zu verrichten sind; denn sie bestanden im Wesentlichen nur in der Beförderung von Werthsendungen und in der kassenmäfsigen Behandlung von Geldern. Wenn trotzdem diese Arbeiten sich zum Theil recht schwierig gestaltet haben, so ist dies darauf zurückzuführen, dafs dem aufserordentlich grofsen Umfange gegenüber, welchen die Münzumwandlungsgeschäfte annahmen, die verfügbaren Diensträume, Geräthschaften u. s. w. und die vorhandenen Beamten- und Unterbeamtenkräfte vielfach nicht ausreichten.

Im Expeditions- und Beförderungsdienste waren es hauptsächlich die aus einer grofsen Zahl einzelner schwerer Stücke (Fässer, Kisten, Beutel u. s. w.) bestehenden Sendungen der Münzstätten, der Bankanstalten, der Reichs-Hauptkasse u. s. w., welche besondere Mühwaltung verursachten. Die Werthgelasse der Postanstalten reichten vielfach zur Aufnahme dieser Sendungen nicht aus, so dafs letztere dann in weniger gesicherten Räumen niedergelegt und unter besondere Bewachung gestellt werden mufsten. Waren die Sendungen auf den Eisenbahnen, wie es nicht selten erforderlich war, in besondere Beiwagen verladen worden, so mufsten diese Beiwagen mitunter auf ungewöhnlich grofsen Strecken durch ein und denselben Unterbeamten begleitet werden, damit unterwegs beim Wechsel der Bahnposten mühevolle und zeitraubende Uebergaben vermieden wurden. Bei einzelnen Postanstalten

entstanden aus Anlafs vorliegender Sendungen mit Münzen u. s. w. auch grofse Schwierigkeiten beim Uebergabegeschäfte im Bahnpostverkehre in Folge der kurzen Haltezeit der Züge, und diese Schwierigkeiten wurden um so stärker empfunden, als ihnen durch Einstellung von Hülfskräften nur in geringem Umfange begegnet werden konnte.

Im Kassendienste war es für die Beamten der Postanstalten häufig mit Schwierigkeiten verknüpft, bei starkem Andrange des Publikums an den Schaltern aus den in Zahlung genommenen Münzen die zur Einziehung bestimmten Landesmünzen zu sondern und in Bezug auf ihre Echtheit zu prüfen. Weit gröfsere Schwierigkeiten in diesem Dienstzweige traten indessen bei den Ober-Postkassen hervor. Zunächst mufste von letzteren nicht selten der Inhalt der von den Postanstalten bz. von den Landeskassen und Bankanstalten eingesandten Rollen und Beuteln mit eingezogenen Münzen unter grofser Mühwaltung festgestellt werden, theils weil die Verpackung oder der Verschlufs bereits beschädigt war, theils weil nach den ergangenen Bestimmungen die Silbermünzen bei der Einsendung an die Münzlagerstellen ungerollt in die Beutel geschüttet werden sollten, damit die demnächst vorzunehmende Uebergabe an die Scheideanstalten u. s. w. sich leichter gestalte. Ergaben sich bei diesen Feststellungen, wie es öfters geschah, Abweichungen, oder fanden sich Falschstücke u. s. w. vor, so bedurfte es der Aufnahme von Verhandlungsschriften und eines mehr oder weniger ausgedehnten Schriftwechsels. Dann aber bot auch das Verwahren der Münzen bei den Ober-Postkassen wegen der Unzulänglichkeit der Werthgelasse häufig Schwierigkeiten, zumal diejenigen Münzen, für welche den Landeskassen und Bankanstalten Anerkenntnisse statt des Ersatzes in baarem Gelde ertheilt worden waren, von den übrigen Münzen sorgfältig getrennt gehalten werden mufsten. Den Münzlagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg waren zwar zur Unterbringung der Gelder besondere Räumlichkeiten überwiesen. Wie schwierig aber trotzdem die Aufrechterhaltung der Ordnung unter den lagernden Beständen und die Feststellung der Bestände bei den erforderlichen Revisionen gewesen ist, kann man ermessen, wenn man erwägt, dafs z. B. allein die $^1/_1$- und $^1/_2$-Groschenstücke im Werthe von etwa 4 Millionen Mark, welche Ende Juni 1876 bei der Münzlagerstelle in Frankfurt a. M. niedergelegt waren, einen Lagerraum von 4 m Länge, $3^3/_4$ m Breite und 3 m Höhe einnahmen.

Besondere Schwierigkeiten und Mehrarbeiten erwuchsen den Postanstalten, namentlich aber den Ober-Postkassen, noch aus dem durch die Münzumwandlung herbeigeführten Mangel an umlaufsfähigem Gelde. Um Stockungen im Geldverkehr zu vermeiden, mufste im Jahre 1875 den Postanstalten die Verpflichtung auferlegt werden, die entbehrlichen Kassengelder, sowie die vorhandenen zur Einziehung bestimmten Münzen täglich an die Bezirks-Ober-Postkasse abzuliefern, ebenso erhielten die Ober-Postkassen Weisung, die eingezogenen Münzen thunlichst täglich an die Münzlagerstellen abzusenden.

Die durch die Münzumwandlung hervorgerufenen Buchhaltereigeschäfte bei den Ober-Postkassen nahmen zeitweise eine so grofse Ausdehnung an, dafs ihre Erledigung ebenfalls schwierig wurde. Je nachdem es sich um Beträge, für welche von den Ober-Postkassen Ersatz durch Anerkenntnisse geleistet worden war, oder um andere Beträge handelte, war die Abwickelung des Münzumwandlungsgeschäfts von den Ober-Postkassen in dem Manual über baare Verwahrgüter oder in dem Manual über Kassenvorschüsse nachzuweisen. Die betreffenden Buchungen mufsten mit grofser Genauigkeit, namentlich auch unter einzelner Aufführung der verschiedenen Münzsorten, und mit um so gröfserer Sorgfalt vorgenommen werden, als dieselben die Grundlage für wichtige Kontrolen bildeten. Damit nämlich geprüft werden kann, ob die Naturaleinnahme der verschiedenen Münzlagerstellen des Reichs an eingezogenen Münzen mit der Geldausgabe der Reichs-Hauptkasse für derartige Münzen übereinstimmt, hat jede Ober-Postdirection monatlich dem Rech-

nungsbüreau des Reichs-Postamts eine Nachweisung über die bei ihrer Ober-Postkasse vorgekommenen Ablieferungen an eingezogenen Münzen einzusenden. Das bezeichnete Büreau prüft die Uebereinstimmung dieser Nachweisungen mit dem ihm gleichfalls zugehenden Auszuge aus dem Münzeinziehungskonto der Reichs-Hauptkasse. Aufserdem haben die Ober-Postkassen jährlich einen Abschlufs über ihre Einnahmen und Ausgaben an eingezogenen Münzen zu fertigen. Aus den Einzelabschlüssen der Ober-Postkassen wird im Rechnungsbüreau des Reichs-Postamts ein Hauptabschlufs zusammengestellt.

Was die durch die Münzumwandlung hervorgerufenen Arbeiten bei der obersten Verwaltungsbehörde und bei den Ober-Postdirectionen anbelangt, so hat auch die Abwickelung dieser Geschäfte den betheiligten Beamten nicht selten erhebliche Mühe verursacht, nicht nur, weil sich die Arbeiten mitunter in hohem Grade häuften, sondern auch, weil sie vielfach mit der gröfsten Eile erledigt werden mufsten. Den Büreaus der bezeichneten Behörden erwuchs insbesondere durch die Aufstellung, Prüfung und Zusammenstellung verschiedener Nachweisungen, wie der Nachweisungen über den Bestand der Ober-Postkassen an eingezogenen Münzen, der Nachweisungen über die aus Anlafs der Münzumwandlung portofrei beförderten Sendungen und die aus demselben Anlafs vorgekommenen Mehrleistungen und der Nachweisungen über die aus Anlafs der Münzumwandlung entstandenen aufsergewöhnlichen Kosten, eine nicht geringe Arbeitslast.

Zur ordnungsmäfsigen Erledigung der Münzumwandlungsgeschäfte ist es, namentlich bei den Ober-Postkassen, mehrfach erforderlich gewesen, aufsergewöhnliche Hülfsarbeiter einzustellen. Der bei weitem gröfsere Theil dieser Geschäfte ist indessen durch Mehrleistungen der für den gewöhnlichen Dienst bestimmten Beamten und Unterbeamten bewältigt worden. Statistische Aufzeichnungen über den Umfang dieser Mehrleistungen für das gesammte Reichs-Postgebiet liegen dem Verfasser nicht vor. Einigen Anhalt möchten indessen die nachstehenden Angaben für den Ober-Postdirectionsbezirk Stettin gewähren, welche auf besonders sorgfältig geführte Aufzeichnungen der kaiserlichen Ober-Postdirection in Stettin sich gründen. Für das gesammte Reichs-Postgebiet läfst sich der Umfang jener Mehrleistungen, wenn man den Flächenraum, die Einwohnerzahl und die Einnahme an Porto und Telegraphengebühren der Berechnung zum Grunde legt, etwa auf das 37 fache der für den Bezirk Stettin ermittelten Zahlen veranschlagen.

## Uebersicht

der im Bezirke der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Stettin aus Anlafs der Münzumwandlung eingetretenen Mehrleistungen, für welche besondere Kosten nicht erwachsen sind.

| Bezeichnung des Zeitraums. | Bei der Ober-Postkasse. | | | | | Bei den Verkehrsanstalten. | | | Im Ganzen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Rendant. Dienststunden. | Kassirer. Dienststunden. | Buchhalter. Dienststunden. | Unterbeamte. Dienststunden. | Zusammen. Dienststunden. | Beamte. Dienststunden. | Unterbeamte Dienststunden. | Zusammen. Dienststunden. | Dienststunden. |
| Bis Ende 1873 | 135 | — | 67½ | 135 | 337½ | 7 | 17 | 24 | 361½ |
| 1874 | 341 | — | 170½ | 281 | 792½ | 182½ | 396 | 578½ | 1 371 |
| 1875 | 192 | 300 | 131 | 480 | 1 103 | 402 | 650 | 1 052 | 2 155 |
| 1876 | 209 | 415 | 135 | 475 | 1 234 | 50½ | 104½ | 155 | 1 389 |
| 1877 | 32 | 58 | 18 | 85 | 193 | 142 | 275 | 417 | 610 |
| 1878 | 11 | 20 | 5 | 35 | 71 | 120 | 259 | 379 | 450 |
| 1879 | 1½ | 3 | 1½ | 4½ | 10½ | 1 | — | 1 | 11½ |
| Summe | 921½ | 796 | 528½ | 1 495½ | 3 741½ | 905 | 1 701½ | 2 606½ | 6 348 |
| Das 37 fache der obigen Summen bebeträgt . . | 34 095½ | 29 452 | 19 554½ | 55 333½ | 138 435½ | 33 485 | 62 955½ | 96 440½ | 234 876 |

Es erübrigt schliefslich noch, der Ausgaben zu gedenken, welche der Postverwaltung aus Anlafs der Münzumwandlung erwachsen sind. Eine Uebersicht der bezüglichen Kosten folgt hier.

## Uebersicht

der aufsergewöhnlichen Kosten, welche für die Beförderung der aus Anlafs der Münzumwandlung portofrei zu befördernden Sendungen von gemünztem Gelde und Münzmetallen, sowie für sonstige damit im Zusammenhange stehende Leistungen entstanden sind.

| Bezeichnung des Zeitraums. | Aufsergewöhnliche Beförderungskosten auf Landkursen, sowie Kosten für die Beförderung der Sendungen von und nach den Bahnhöfen, ferner aus und nach den Lagerräumen der Ober-Postkassen. Mk. | | An Eisenbahn-Gesellschaften für Hergabe von Beiwagen und von Räumlichkeiten in Eisenbahnwagen gezahlte Beträge. Mk. | | Aufsergewöhnliche Postbegleitungskosten. Mk. | | Kosten für Hülfsleistungen beim Ueber- und Umladen bei den Postanstalten, auf den Bahnhöfen und bei den Ober-Postkassen, sowie für Bewachung etc. der Sendungen während ihrer Lagerung bei den Postanstalten bz. Ober-Postkassen. Mk. | | Kosten für sichere Unterbringung und Verwahrung der Sendungen, sowie für etwaige Verpackung behufs der Weitersendung. Mk. | | Kosten für Bezahlung der in einzelnen Fällen bei den Ober-Postkassen etc. vorübergehend herangezogenen Hülfsarbeiter. Mk. | | Im Ganzen. Mk. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bis Ende | | | | | | | | | | | | | | |
| 1873 | 512 | 99 | 2 631 | 29 | 545 | 85 | 37 | 50 | 1 046 | 86 | — | — | 4 774 | 49 |
| 1874 | 1 911 | 59 | 8 621 | 30 | 1 316 | 46 | 514 | 02 | 1 262 | 81 | 1 225 | 65 | 14 851 | 83 |
| 1875 | 3 784 | 17 | 10 097 | 54 | 2 448 | 37 | 788 | 20 | 8 776 | 18 | 4 268 | 55 | 30 163 | 01 |
| 1876 | 3 177 | 21 | 11 491 | 68 | 2 864 | 69 | 543 | 30 | 12 126 | 69 | 12 370 | 87 | 42 574 | 44 |
| 1877 | 2 846 | 39 | 20 032 | 33 | 1 918 | 06 | 219 | 10 | 3 505 | 44 | 508 | 87 | 29 030 | 19 |
| 1878 | 1 384 | 82 | 8 926 | 23 | 1 060 | 43 | 10 | 20 | 2 099 | 59 | 150 | 50 | 13 631 | 77 |
| 1879 | 454 | 02 | 1 088 | 12 | 183 | 80 | — | — | 483 | 44 | 15 | — | 2 224 | 38 |
| Summe | 14 071 | 19 | 62 888 | 49 | 10 337 | 66 | 2 112 | 32 | 29 301 | 01 | 18 539 | 44 | 137 250 | 11 |

Aus den dem vormaligen Reichskanzleramte für Münzzwecke zur Verfügung stehenden Mitteln wurden im Allgemeinen nur die Ausgaben für solche Leistungen der Post gedeckt, welche nicht zu ihren eigentlichen Aufgaben gehören, wie z. B. die Kosten für die Begleitung der über Hamburg eingegangenen Goldsendungen aus London u. s. w. Aus denselben Mitteln sind auch wiederholt aufsergewöhnliche Belohnungen an solche Postbeamte vertheilt worden, welche ungewöhnliche, aufserhalb der eigentlichen Aufgaben der Postverwaltung liegende Leistungen ausgeführt hatten. Die bezüglichen Bewilligungen haben im Ganzen den Betrag von 111 650 Mark erreicht. Weitere Belohnungen aus den für Reichs-Münzzwecke bestimmten Mitteln sind an die mit der Ueberwachung des Affinirungsgeschäftes betraut gewesenen Postbeamten gezahlt worden.

Vorstehende Darstellung ergiebt, in welchem Grade die Postverwaltung bei dem Münzumwandlungsgeschäft mitgewirkt hat. Die Beendigung desselben schliefst für die betheiligten Postdienststellen, namentlich aber für die Ober-Postkassen, eine arbeitsvolle Zeit. Beim Rückblicke hierauf können wir dem Gefühle der Genugthuung Ausdruck geben, dafs, wenn die schwierige und ein neues Band nationaler Einheit knüpfende Münzumwandlung in verhältnifsmäfsig kurzer Zeit durchgeführt worden ist, an diesem grofsen Erfolge die Reichs-Postverwaltung einen nicht unerheblichen Antheil hat.

*A.*

# Zusammenstellung

## der Bekanntmachungen über die Aufserkurssetzung von Landesmünzen Deutscher Bundesstaaten.

| No. | Datum der Bekanntmachung. | Bezeichnung der Münzen. | Datum der Aufserkurssetzung. | Endpunkt der Einlösungsfrist. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | 6. Dez. 1873. | Sämmtliche bis zum Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend die Ausprägung von Reichs-Goldmünzen, vom 4. Dezember 1871 geprägte Goldmünzen der Deutschen Bundesstaaten, sowie die landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen. | 1. April 1874. | 30. Juni 1874. |
| 2. | 7. März 1874. | Die Kronenthaler deutschen, österreichischen oder brabanter Gepräges und die im Zwanzigguldenfufs ausgeprägten ganzen, halben und viertel Konventions-(Spezies-)Thaler deutschen Gepräges. | 1. April 1874. | 30. Juni 1874. |
| 3. | 2. Juli 1874. | Die Zweiguldenstücke süddeutscher Währung. | 1. Sept. 1874. | 31. Dez. 1874. |
| 4. | 19. Dez. 1874. | a) die auf Grund der Zwölftheilung des 1/30-Thalerstückes ausgeprägten Zwei- und Vier-Pfennigstücke deutschen Gepräges;<br>b) die Zwei-, Vier- und Acht-Hellerstücke kurhessischen Gepräges;<br>c) die nach dem Leipziger oder Torgauer Zwölfthaler- oder Achtzehngulden-Fufs ausgeprägten sogenannten Kassen-Eindrittel- und Zweidrittelstücke hannoverschen Gepräges;<br>d) nachstehende Silbermünzen schleswig-holsteinischen Gepräges:<br>1/1-Speziesthaler oder 60 Schilling<br>2/3 - - 40 -<br>1/3 - - 20 -<br>1/5 - - 12 -<br>1/6 - - 10 -<br>1/12 - - 5 -<br>1/15 - - 4 -<br>1/24 - - 2½ -<br>Zweisechslingstück oder 1 Schilling<br>} schleswig-holsteinisch Courant;<br>e) nachstehende vor dem Jahre 1840 ausgeprägte Münzen Kurfürstlich oder Königlich sächsischen Gepräges:<br>1/24-Thalerstücke,<br>1/48-Thalerstücke (Sechser),<br>Achtpfenniger,<br>Dreier und<br>Einpfenniger in Silber, und<br>Dreier in Kupfer;<br>f) die in den Jahren 1828 bis 1831 ausgeprägten Hundertkreuzerstücke und Zehnkreuzerstücke badischen Gepräges. | 1. Januar 1875. | 31. März 1875. |

| No. | Datum der Bekanntmachung. | Bezeichnung der Münzen. | Datum der Aufserkurssetzung. | Endpunkt der Einlösungsfrist. |
|---|---|---|---|---|
| 5. | 7. Juni 1875. | a) die Halbguldenstücke süddeutscher Währung;<br>b) die vor dem Jahre 1753 geprägten Dreifsigkreuzerstücke und Fünfzehnkreuzerstücke deutschen Gepräges. | 1. Juli 1875. | 31. Okt. 1875. |
| 6. | 21. Sept. 1875. | a) folgende Silbermünzen der lübisch-hamburgischen Courantwährung, nämlich:<br>lübeckische Speziesthaler (60 Schill.) (sogen. Johannisthaler),<br>Dreimarkstücke (48 Schillinge) lübeckischen Gepräges,<br>12 Schillingstücke, 2 - 1 - (sog. schwere Schillinge), $^1/_2$ Schillingst. (Sechslinge), $^1/_4$ Schillingst. (Dreilinge) } lübeckischen, hamburgischen oder mecklenb., auch rostocker oder wismarer Gepräges;<br>b) die im Zwölfthaler- und die im Vierzehnthalerfufs ausgeprägten silbernen Einschillingstücke (sogenannte leichte Schillinge) mecklenburgischen Gepräges, die im Zwölfthalerfufs ausgeprägten silbernen halben Schillinge (Sechslinge) und Viertelschillinge (Dreilinge) mecklenburgischen Gepräges und die auf Grund der Zwölftheilung des Schillings in Kupfer geprägten Drei-, Zwei-, Eineinhalb- und Einpfennigstücke mecklenburgischen, rostocker und wismarer Gepräges;<br>c) nachstehende im Vierzehnthalerfufs ausgeprägte Silbermünzen kurbrandenburgischen und preufsischen Gepräges:<br>die bis zum Jahre 1810 geprägten $^2/_3$-Thaler oder 16 g. Gr.-Stücke,<br>die bis zum Jahre 1768 geprägten $^1/_2$- und $^1/_4$-Thalerstücke,<br>die bis zum Jahre 1785 geprägten $^1/_3$-Thalerstücke (sogen. Tymphe oder preufsische Achtzehnkreuzerstücke),<br>die mit den Jahreszahlen 1758, 1759, 1763 geprägten, reduzirten $^1/_3$- und $^1/_6$-Thalerstücke;<br>d) die für die ehemals polnischen Landestheile der preufsischen Monarchie geprägten Drei- und Ein-Kupfergroschen ($^1/_{60}$- und $^1/_{180}$-Thaler) preufsischen Gepräges;<br>e) die im Sechszehnthalerfufs geprägten $^1/_1$- und $^2/_3$-Reichsthaler markgräflich ansbacher und bayreuther Gepräges; | Zu a) bis e): 1. Okt. 1875. | 31. Dez. 1875. |

| No. | Datum der Bekanntmachung. | Bezeichnung der Münzen. | Datum der Aufserkurssetzung. | Endpunkt der Einlösungsfrist. |
|---|---|---|---|---|
| | | f) die Zweimarkstücke (32 Schillinge), die Einmarkstücke (16 Schillinge), die 8-Schillingstücke, die 4-Schillingstücke } lübeckischen, hamburg. oder mecklenburg. Gepräges. | Zu f): 1. Nov. 1875. | 31. Dez. 1875. |
| 7. | 21. Sept. 1875. | Die Silber- und Bronzemünzen der Frankenwährung in Elsafs-Lothringen. | 1. Okt. 1875. | Eine Einlösung hat nicht stattgefunden. |
| 8. | 17. Okt. 1875. | Die auf Grund der Zwölftheilung des 1/30-Thalerstückes ausgeprägten Dreipfennigstücke deutschen Gepräges. | 1. Nov. 1875. | 31. Jan. 1876. |
| 9. | 10. Dez. 1875. | Die Guldenstücke, Sechskreuzerstücke, Dreikreuzerstücke, Einkreuzerstücke und Theilstücke des Kreuzers süddeutscher Währung, mit Ausnahme der bayerischen Heller. | 1. Januar 1876. | 30. April 1876. |
| 10. | 12. April 1876. | Die 1/2-Groschenstücke der Thalerwährung, die 1/30-, 1/15-, 1/12-Thalerstücke und alle übrigen auf nicht mehr als 1/12 Thaler lautenden Silber-Scheidemünzen der Thalerwährung, welche noch gesetzliche Zahlungsmittel sind. | 1. Juni 1876. | 31. Aug. 1876. |
| 11. | 2. Nov. 1876. | Die Zweithaler- (3 1/2-Gulden-)Stücke und die Eindrittelthalerstücke deutschen Gepräges. | 15. Nov. 1876. | 15. Febr. 1877. |
| 12. | 22. Febr. 1878. | a) die Einsechstelthalerstücke deutschen Gepräges;<br>b) die 1/2-, 1/4- und 1/8-Thalerstücke landgräflich hessischen und kurhessischen Gepräges;<br>c) die auf Grund der Zehntheilung des Groschens geprägten Zweipfennigstücke und die auf Grund der Zehn- oder Zwölftheilung des Groschens geprägten Einpfennigstücke (1/6-, 1/10- und 1/12-Groschenstücke);<br>d) die nach dem Marksystem ausgeprägten Fünf-, Zwei- und Einpfennigstücke mecklenburgischen Gepräges. | 1. März 1878. | 1. Juni 1878. |

*B.*

# Uebersicht

## der durch Vermittelung der Postverwaltung zur Einziehung gelangten Landes-Silber- und Kupfermünzen.

| Bezeichnung der Sorten. | Eingezogen bz. als eingezogen verrechnet sind: | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bis Ende 1874 Mk. | | 1875 Mk. | | 1876 Mk. | | 1877 Mk. | | 1878 Mk. | | 1879 Mk. | | Zusammen Mk. | |
| **A. Landes-Silbermünzen.** | | | | | | | | | | | | | | |
| **1. Thalerwährung.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Zweithalerstücke . . | — | — | 67 741 878 | — | 44 523 414 | — | 6 397 290 | — | — | — | — | — | 118 662 582 | — |
| Oesterr. Zweithalerstücke . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | 780 | — | — | — | — | — | 780 | — |
| Thaler aus den Jahren 1750 bis 1816 | 35 577 150 | — | 9 232 950 | — | 7 700 043 | — | 4 300 158 | — | 2 200 752 | — | 854 400 | — | 59 865 453 | — |
| Thaler aus den Jahren 1817—22 . . | 25 893 000 | — | 8 216 691 | — | 7 138 899 | — | 4 261 608 | — | 2 036 430 | — | 699 000 | — | 48 245 628 | — |
| Thaler aus den Jahren 1823—56 . . | — | — | — | — | 34 200 000 | — | 16 941 000 | — | 14 370 000 | — | 17 400 000 | — | 82 911 000 | — |
| Thaler aus den Jahren von 1857 ab | — | — | — | — | — | — | 59 392 500 | — | 27 976 500 | — | 15 | — | 87 369 015 | — |
| ²/₃-Thalerstücke . . | — | — | 1 868 | — | 742 | — | 6 | — | 8 | — | — | — | 2 624 | — |
| ¹/₂-Thalerstücke . . | — | — | 9 990 | — | 3 778 | 50 | 249 | — | 696 | — | — | — | 14 713 | 50 |
| ¹/₃-Thalerstücke . . | — | — | 12 209 530 | — | 26 155 475 | — | 4 055 945 | — | — | — | — | — | 42 420 950 | — |
| Zum Umlauf ungeeignete ¹/₃-Thalerstücke . . . . . . . | — | — | 14 163 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 163 | — |
| ¹/₄-Thalerstücke . . | — | — | 2 513 | 25 | 961 | 50 | 28 | 50 | 294 | 75 | — | — | 3 798 | — |
| ¹/₅-Thalerstücke . . | — | — | 189 | — | 103 | 20 | — | — | — | — | — | — | 292 | 20 |
| ¹/₆-Thalerstücke . . | — | — | 21 934 500 | — | 8 470 950 | — | 37 734 209 | — | 29 618 749 | — | 12 | 50 | 97 758 420 | 50 |
| Goldhaltige ¹/₆-Thalerstücke . . . . . | — | — | 6 582 | — | 22 809 | 50 | 12 414 | — | 5 880 | — | — | — | 47 685 | 50 |
| Undeutliche bz. zum Umlauf ungeeignete ¹/₆-Thalerstücke . . . . . . . | — | — | 89 283 | 50 | 600 | 50 | — | — | — | — | — | — | 89 884 | — |
| Hessische ¹/₆-Thalerstücke . . . . . | — | — | — | — | 10 736 | — | 69 874 | 50 | 84 983 | 50 | — | — | 165 594 | — |
| Hessische ¹/₈-Thalerstücke . . . . . | — | — | 85 | 50 | 70 | 89 | 86 | 64 | 80 | 26 | — | — | 323 | 29 |
| ¹/₁₂-Thalerstücke . . | — | — | — | — | 19 154 874 | 75 | 348 | 75 | — | — | — | — | 19 155 223 | 50 |
| Undeutl. ¹/₁₂-Thalerstücke . . . . . | — | — | 73 428 | 75 | — | — | — | — | — | — | — | — | 73 428 | 75 |
| ¹/₁₅-Thalerstücke . | — | — | — | — | 3 395 595 | 20 | 4 | — | — | — | — | — | 3 395 599 | 20 |
| Undeutl. ¹/₁₅-Thalerstücke . . . . . | — | — | 37 144 | 60 | — | — | — | — | — | — | — | — | 37 144 | 60 |
| ¹/₃₀-Thalerstücke . | — | — | 2 274 329 | 50 | 8 520 055 | 90 | 29 | — | — | — | — | — | 10 794 414 | 40 |
| Undeutl. ¹/₃₀-Thalerstücke . . . . . | — | — | 199 234 | 70 | — | — | — | — | — | — | — | — | 199 234 | 70 |
| ¹/₆₀-Thalerstücke . | — | — | 85 676 | — | 510 757 | 35 | 6 | 50 | — | — | — | — | 596 439 | 85 |
| Undeutl. ¹/₆₀-Thalerstücke . . . . . | — | — | 1 614 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 614 | 30 |
| ¹/₁-Thalerstck. ansbach - bayreuther Gepräges . . . . . | — | — | — | — | 79 | 70 | — | — | — | — | — | — | 79 | 70 |
| ¹/₁₂-Thalerstck. hannoverschen und braunschweig-lüneburgischen Gepräges . . . . . . . . | — | — | 723 540 | — | 2 867 415 | 25 | — | — | — | — | — | — | 3 590 955 | 25 |

| Bezeichnung der Sorten. | Eingezogen bz. als eingezogen verrechnet sind: | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bis Ende 1874 Mk. | | 1875 Mk. | | 1876 Mk. | | 1877 Mk. | | 1878 Mk. | | 1879 Mk. | | Zusammen. Mk. | |
| Im Werthe reduzirte 1/3-Thalerstücke . | — | — | 881 | 38 | 258 | 60 | 2 | 40 | — | — | — | — | 1 142 | 38 |
| Im Werthe reduzirte 1/6-Thalerstücke . | — | — | 10 | 80 | 4 | 50 | — | — | — | — | — | — | 15 | 30 |
| **2. Süddeutsche Guldenwährung.** | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. |
| Zweiguldenstücke . | 4 423 746 | — | 110 402 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 534 148 | — |
| Einguldenstücke . . | 8 551 087 | — | 2 638 009 | — | 381 088 | — | — | — | — | — | — | — | 11 570 184 | — |
| Einhalbguldenstck. | 2 373 381 | — | 1 210 755 | — | 1 046 | — | — | — | — | — | — | — | 3 585 182 | — |
| Funfzehnkreuzerstk. | — | — | 24 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 | — |
| Sechskreuzerstücke | 2 772 470 | — | 9 496 408 | 36 | 6 296 796 | 36 | 50 | — | — | — | — | — | 18 565 725 | 12 |
| Dreikreuzerstücke . | 21 930 | — | 1 906 292 | 03 | 1 236 427 | 42 | — | — | — | — | — | — | 3 164 649 | 45 |
| Einkreuzerstücke . . | 533 | 30 | 106 441 | 29 | 226 914 | 09 | — | — | — | — | — | — | 333 889 | 08 |
| Badische Einhundertkreuzerstücke . | — | — | 6 036 | 40 | 1 000 | — | — | — | — | — | — | — | 7 036 | 40 |
| Badische Zehnkreuzerstücke . . . . . | — | — | 1 559 | 40 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 559 | 40 |
| **3. Kronenthaler** . . . . | 1 057 246 | 09 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 057 246 | 09 |
| **4. Konventionsmünzen des Zwanzigguldenfusses** . | 927 610 | 41 | 69 | 21 | — | — | — | — | — | — | — | — | 927 680 | 02 |
| **5. Silbermünzen Kurfürstlich und Königlich sächsischen Gepräges.** | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. |
| 1/24-Thalerstücke . . | — | — | — | — | 215 | 30 | — | — | — | — | — | — | 215 | 30 |
| 1/48-Thalerstücke . | — | — | — | — | 86 | 50 | — | — | — | — | — | — | 86 | 50 |
| **6. Silbermünzen schleswig-holsteinischen Gepräges.** | | | | | | | | | | | | | | |
| 1/1-Speziesthaler . . | — | — | 1 540 701 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 540 701 | — |
| 2/3 - . . | — | — | 19 953 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 953 | — |
| 1/3 - . . | — | — | 29 463 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 463 | — |
| 1/6 - . . | — | — | 7 913 | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 913 | 25 |
| 1/12 - . . | — | — | 7 204 | 50 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 204 | 50 |
| 1/24 - . . | — | — | 12 618 | 19 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 618 | 19 |
| Zweisechslingstck. . | — | — | 2 | 55 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 55 |
| **7. Aeltere Silbermünzen hannoverschen Gepräges.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Kassen - Eindrittelstücke . . . . . . . | — | — | 17 | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | 25 |
| Kassen - Zweidrittelstücke . . . . . . . | — | — | 1 596 | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 596 | 20 |
| **8. Mecklenb. Währung.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Zweimarkstücke . . | 60 | — | 1 905 | 60 | 2 440 | 80 | — | — | — | — | — | — | 4 406 | 40 |
| Einmarkstücke . . . | 27 | 60 | 1 728 | — | 1 088 | 40 | — | — | — | — | — | — | 2 844 | — |
| Zwölfschillingstck. . | 415 | 80 | 20 912 | 10 | 1 990 | 50 | — | — | — | — | — | — | 23 318 | 40 |
| Achtschillingstücke | 168 | — | 12 135 | 60 | 2 426 | 40 | — | — | — | — | — | — | 14 730 | — |
| Vierschillingstücke . | 481 | 80 | 28 212 | 30 | 4 503 | 60 | — | — | — | — | — | — | 33 197 | 70 |
| Zweischillingstücke | — | — | 672 | — | 438 | 30 | — | — | — | — | — | — | 1 110 | 30 |
| Einschillingst. (1/40-Thalerstücke) . . . | 92 700 | — | 26 760 | — | 1 472 | 55 | — | — | — | — | — | — | 120 932 | 55 |
| Einschillingst. (1/48-Thalerstücke) . . . | — | — | — | — | 3 724 | 26 | — | — | — | — | — | — | 3 724 | 26 |
| Einhalbschillingst. . | 33 | — | 90 | — | 44 | 32 | — | — | — | — | — | — | 167 | 32 |
| Einviertelschillingst. | 8 | 10 | 45 | — | 33 | 60 | — | — | — | — | — | — | 86 | 70 |

| Bezeichnung der Sorten. | Eingezogen bz. als eingezogen verrechnet sind: | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bis Ende 1874 Mk. | | 1875 Mk. | | 1876 Mk. | | 1877 Mk. | | 1878 Mk. | | 1879 Mk. | | Zusammen. Mk. | |
| **9. Hamburgische Courant-währung.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Zweimarkstücke . . | 333 | 60 | 20 964 | — | 17 887 | 20 | — | — | — | — | — | — | 39 184 | 80 |
| Einmarkstücke . . . | — | — | 15 | 60 | 2 566 | 80 | — | — | — | — | — | — | 2 582 | 40 |
| Achtschillingstücke | 6 000 | — | 199 126 | 80 | 58 440 | — | — | — | — | — | — | — | 263 566 | 80 |
| Vierschillingstücke | 1 626 | — | 353 930 | 70 | 47 223 | — | — | — | — | — | — | — | 402 779 | 70 |
| Zweischillingstücke | 19 590 | — | 105 780 | — | 6 976 | 95 | — | — | — | — | — | — | 132 346 | 95 |
| Einschillingstücke . | 131 808 | — | 715 299 | 90 | 54 387 | — | — | — | — | — | — | — | 901 494 | 90 |
| Einhalbschillingst. . | 1 775 | 25 | 13 119 | 65 | 5 630 | 27 | — | — | — | — | — | — | 20 525 | 17 |
| Einviertelschillingst. | 379 | 65 | 2 474 | 53 | 1 632 | 35 | — | — | — | — | — | — | 4 486 | 53 |
| **10. Lübische Währung.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Dreimarkstücke . . | 1 404 | — | 14 018 | 40 | 10 224 | — | — | — | — | — | — | — | 25 646 | 40 |
| Zweimarkstücke . . | 2 001 | 60 | 51 792 | — | 21 902 | 40 | — | — | — | — | — | — | 75 696 | — |
| Einmarkstücke . . . | 69 | 60 | 5 812 | 80 | 3 318 | — | — | — | — | — | — | — | 9 200 | 40 |
| Achtschillingstücke | 25 920 | — | 407 233 | 80 | 35 966 | 40 | — | — | — | — | — | — | 469 120 | 20 |
| Vierschillingstücke . | 8 244 | — | 130 291 | 20 | 13 259 | 40 | — | — | — | — | — | — | 151 794 | 60 |
| Zweischillingstücke | 1 200 | — | 7 195 | 35 | 733 | 50 | — | — | — | — | — | — | 9 128 | 85 |
| Einschillingstücke . | 2 964 | — | 10 039 | 05 | 1 406 | 55 | — | — | — | — | — | — | 14 409 | 60 |
| **B. Landes-Kupfer-münzen.** | | | | | | | | | | | | | | |
| **1. Thalerwährung.** | | | | | | | | | | | | | | |
| Vierpfennigstücke . | — | — | 190 853 | 57 | 5 | 57 | — | — | — | — | — | — | 190 859 | 14 |
| Dreipfennigstücke . | — | — | 1 136 440 | 28 | 344 549 | 18 | — | — | — | — | — | — | 1 480 989 | 46 |
| Zweipfennigst. (2/12-Groschenstücke) . | — | — | 272 934 | 22 | 15 | 43 | — | — | — | — | — | — | 272 949 | 65 |
| Zweipfennigst. (2/10-Groschenstücke) . | — | — | 115 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 115 | — |
| Einpfennigstücke . | — | — | 13 004 | — | 72 097 | 73 | 48 520 | 99 | 122 887 | 17 | — | — | 256 509 | 89 |
| Hess. Achthellerst. | — | — | 332 | 57 | — | — | — | — | — | — | — | — | 332 | 57 |
| Hess. Vierhellerstck. | — | — | 871 | 97 | — | — | — | — | — | — | — | — | 871 | 97 |
| Hess. Zweihellerst. . | — | — | 184 | 70 | — | — | — | — | — | — | — | — | 184 | 70 |
| Preufs. - posen'sche Dreikupfergrosch. | — | — | — | — | 10 | 60 | — | — | — | — | — | — | 10 | 60 |
| Preufs. - posen'sche Einkupfergroschen | — | — | — | — | 13 | 55 | — | — | — | — | — | — | 13 | 55 |
| Sächsische Fünfpfennigstücke . . . | — | — | — | — | 190 128 | 20 | 139 | 90 | — | — | — | — | 190 268 | 10 |
| Sächsische Zweipfennigstücke . . . | — | — | — | — | 8 414 | 80 | 17 847 | — | 48 861 | 62 | — | — | 75 123 | 42 |
| Sächs. Einpfennigst. | — | — | — | — | 6 745 | — | 10 895 | — | 38 870 | 86 | — | — | 56 510 | 86 |
| Hannoversche Zwei- und Einpfennigst. | — | — | — | — | 36 540 | 52 | 629 | 50 | 1 421 | 34 | — | — | 38 591 | 36 |
| **2. Süddeutsche Währung.** | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. | fl. | kr. |
| Einkreuzerstücke . . | 2 441 | 40 | 160 200 | 19 | 34 434 | 05 | — | — | — | — | — | — | 197 076 | 04 |
| Einhalbkreuzerst. . | 840 | — | 30 267 | 53 | 6 945 | 53 | — | — | — | — | — | — | 38 053 | 46 |
| Einviertelkreuzerst. | — | — | 5 131 | 14 | 5 691 | 08 | — | — | — | — | — | — | 10 822 | 22 |
| **3. Mecklenb. Währung.** | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. | Mk. | Pf. |
| Dreilinge . . . . . . | 25 710 | — | 1 860 | — | 1 314 | 37 | — | — | — | — | — | — | 28 884 | 37 |
| Zweipfennigstücke . | — | — | 30 | — | 59 | 02 | 407 | 80 | 11 568 | 84 | — | — | 12 065 | 66 |
| Ein- und Einhalb-Pfennigstücke . . . | — | — | — | — | 4 | 55 | — | — | — | — | — | — | 4 | 55 |
| Einpfennigstücke . | — | — | 60 | — | 38 | 64 | 301 | — | 8 928 | 60 | — | — | 9 328 | 24 |
| Fünfpfennigstücke . | — | — | — | — | 1 | — | 4 921 | — | 1 866 | 85 | — | — | 6 788 | 85 |
| **Gesammtwerth der eingezogenen Münzen . . . . .** | 96 303 845 | 99 | 155 087 388 | 20 | 177 678 169 | 85 | 125 167 387 | 19 | 72 653 502 | 79 | 18 953 427 | 50 | 645 843 721 | 52 |

C.

# Darstellung

der im Bereiche der Postverwaltung mit einzelnen Sorten von eingezogenen Landesmünzen vorgenommenen Bewegungen.

| | 1/1 Thlr. aus den Jahren 1750 bis 1822. Mk. | | 1/2 fl. fl. | kr. | 1/3 Thlr. Mk. | | 1/6 Thlr. Mk. | | 1/30 Thlr. Mk. | | 3 Pf. Mk. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Bei den Ober-Postkassen sind von den Landeskassen und Bankanstalten im Bezirk unmittelbar oder durch Vermittelung der Postanstalten eingeliefert: | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 5 343 840 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 3 914 505 | — | 74 955 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 1 700 472 | — | 109 160 | — | 718 203 | — | 39 210 | — | 176 147 | — | 92 105 | 55 |
| 1876 . . | 1 135 852 | — | — | — | 2 784 214 | — | 152 710 | — | 1 456 554 | — | 32 881 | 88 |
| 1877 . . | 751 282 | — | — | — | 1 001 462 | — | 1 173 151 | — | — | 90 | — | — |
| 1878 . . | 194 718 | — | — | — | — | — | 1 002 264 | 50 | — | — | — | — |
| 1879 . . | 33 945 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | 13 074 614 | — | 184 115 | — | 4 503 879 | — | 2 367 335 | 50 | 1 632 701 | 90 | 124 987 | 43 |
| 2. An die Ober-Postkassen sind von den Landeskassen und Bankanstalten am Orte der Ober-Postkasse abgeliefert: | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 9 137 400 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 8 963 451 | — | 187 260 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 3 420 327 | — | 172 027 | — | 1 207 102 | — | 7 223 002 | — | 90 330 | — | 43 399 | — |
| 1876 . . | 3 377 329 | — | — | — | 3 200 813 | — | 1 785 600 | — | 1 107 616 | — | 23 233 | 60 |
| 1877 . . | 2 430 097 | — | — | — | 461 251 | — | 8 797 984 | — | — | — | — | — |
| 1878 . . | 865 232 | — | — | — | — | — | 15 331 645 | — | — | — | — | — |
| 1879 . . | 465 549 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | 28 659 385 | — | 359 287 | — | 4 869 166 | — | 33 138 231 | — | 1 197 946 | — | 66 632 | 60 |
| 3. Aus den Beständen der Bezirks-Postanstalten und der Ober-Postkassen eingezogen: | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 8 588 175 | — | 1 561 167 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 26 781 117 | — | 367 715 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 12 106 368 | — | 174 494 | — | 7 323 606 | — | 1 465 753 | — | 2 256 280 | 70 | 1 000 935 | 73 |
| 1876 . . | 9 649 180 | — | 999 | — | 15 233 420 | — | 4 732 645 | — | 5 350 874 | — | 288 433 | 70 |
| 1877 . . | 5 367 666 | — | — | — | 1 576 520 | — | 16 011 980 | — | 194 | — | — | — |
| 1878 . . | 3 108 645 | — | — | — | — | — | 7 847 583 | 50 | — | — | — | — |
| 1879 . . | 1 008 783 | — | — | — | — | — | 12 | 50 | — | — | — | — |
| Summe . . . | 66 609 934 | — | 2 104 375 | — | 24 133 546 | — | 30 057 974 | — | 7 607 348 | 70 | 1 289 369 | 43 |

| | 1/1 Thlr. aus den Jahren 1750 bis 1822. Mk. | | 1/2 fl. fl. | kr. | 1/3 Thlr. Mk. | | 1/6 Thlr. Mk. | | 1/30 Thlr. Mk. | | 3 Pf. Mk. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4. Bei den Ober-Postkassen gesammelt (Summe 1 bis 3): | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 23 069 415 | — | 1 561 167 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 39 659 073 | — | 629 930 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 17 227 167 | — | 455 681 | — | 9 248 911 | — | 8 727 965 | — | 2 522 757 | 70 | 1 136 440 | 28 |
| 1876 . . | 14 162 361 | — | 999 | — | 21 218 447 | — | 6 670 955 | — | 7 915 044 | — | 344 549 | 17 |
| 1877 . . | 8 549 045 | — | — | — | 3 039 233 | — | 25 983 115 | — | 194 | 90 | — | — |
| 1878 . . | 4 168 595 | — | — | — | — | — | 24 181 493 | — | — | — | — | — |
| 1879 . . | 1 508 277 | — | — | — | — | — | 12 | 50 | — | — | — | — |
| Summe . . . | 108 343 933 | — | 2 647 777 | — | 33 506 591 | — | 65 563 540 | 50 | 10 437 996 | 60 | 1 480 989 | 45 |
| 5. Von den Ober-Postkassen, Landes- und Bankkassen an die Münz-Lagerstelle in Frankfurt a. M. überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 10 272 750 | — | 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 12 672 795 | — | 567 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 7 657 500 | — | 922 093 | — | — | — | 6 364 500 | — | 726 027 | — | — | — |
| 1876 . . | 6 568 050 | — | 174 | — | 1 258 500 | — | — | — | 2 948 895 | — | — | — |
| 1877 . . | 3 447 600 | — | — | — | — | — | 21 449 051 | — | — | — | — | — |
| 1878 . . | 1 442 400 | — | — | — | — | — | 10 533 748 | 50 | — | — | — | — |
| 1879 . . | 521 850 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | 42 582 945 | — | 1 490 267 | — | 1 258 500 | — | 38 347 299 | 50 | 3 674 922 | — | — | — |
| 6. Von den Ober-Postkassen, Landes- und Bankkassen an die Münz-Lagerstelle in Hamburg überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 15 601 800 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 15 669 900 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 7 910 568 | — | — | — | — | — | — | — | 1 524 339 | — | — | — |
| 1876 . . | 6 163 572 | — | — | — | 24 728 986 | — | 7 758 722 | — | 5 434 174 | 10 | — | — |
| 1877 . . | 3 197 550 | — | — | — | 4 038 703 | — | 11 280 371 | — | 29 | — | — | — |
| 1878 . . | 1 876 530 | — | — | — | — | — | 4 762 079 | — | — | — | — | — |
| 1879 . . | 445 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | 50 865 420 | — | — | — | 28 767 689 | — | 23 801 172 | — | 6 958 542 | 10 | — | — |
| 7. Von den Ober-Postkassen an das Münz-Metalldepot bei der Königl. Münzdirection in Berlin überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| 1875 . . . . . | — | — | — | — | 3 131 350 | — | 726 000 | — | — | — | 1 136 440 | 28 |
| 1876 . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 500 | — | 344 549 | 17 |
| Summe . . . | — | — | — | — | 3 131 350 | — | 726 000 | — | 12 500 | — | 1 480 989 | 45 |

| | 1/1 Thlr. aus den Jahren 1750 bis 1822. Mk. | | 1/2 fl. fl. | kr. | 1/3 Thlr. Mk. | | 1/6 Thlr. Mk. | | 1/30 Thlr. Mk. | | 3 Pf. Mk. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8. Bei den Münz-Lagerstellen angesammelt (Summe 5 bis 7): | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 25 874 550 | — | 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 28 342 695 | — | 567 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 15 568 068 | — | 922 093 | — | 877 402 | — | 6 484 500 | — | 2 250 366 | — | 975 285 | 75 |
| 1876 . . | 12 731 622 | — | 174 | — | 25 987 486 | — | 7 758 722 | — | 8 395 569 | 10 | 324 506 | 35 |
| 1877 . . | 6 645 150 | — | — | — | 4 038 703 | — | 32 729 422 | — | 29 | — | — | — |
| 1878 . . | 3 318 930 | — | — | — | — | — | 15 295 827 | 50 | — | — | — | — |
| 1879 . . | 967 350 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | 93 448 365 | — | 1 490 267 | — | 30 903 591 | — | 62 268 471 | 50 | 10 645 964 | 10 | 1 299 792 | 10 |
| 9. Von den Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg und dem Münz-Metall-depot des Reichs in Berlin untereinander überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| 1875 . . . . . | — | — | — | — | 3 413 850 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1876 . . . . . | — | — | — | — | 1 419 000 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1877 . . . . . | — | — | — | — | 118 800 | — | 3 484 901 | — | 1 899 567 | — | — | — |
| 1878 . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 437 762 | — | — | — |
| Summe . . . | — | — | — | — | 4 951 650 | — | 3 484 901 | — | 3 337 329 | — | — | — |
| 10. Von den Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg an die Scheideanstalten daselbst überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 18 500 400 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 41 040 750 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 18 607 341 | — | — | — | 1 530 500 | — | 696 000 | — | — | — | — | — |
| 1876 . . | 14 676 480 | — | — | — | 23 671 377 | — | 16 469 499 | — | 12 500 | — | — | — |
| 1877 . . | 8 510 250 | — | — | — | 14 201 194 | — | 46 256 276 | — | 5 691 975 | 30 | — | — |
| 1878 . . | 4 968 307 | — | — | — | — | — | 33 299 939 | 50 | 4 958 475 | 50 | — | — |
| 1879 . . | 1 381 500 | — | — | — | — | — | 249 | 50 | 300 | — | — | — |
| Summe . . . | 107 685 028 | — | — | — | 39 403 071 | — | 96 721 964 | — | 10 663 250 | 80 | — | — |
| 11. Von den Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg und der Ober-Postkasse in Konstanz an die Münzstätten in Berlin bz. Darmstadt, Dresden, | | | | | | | | | | | | |

| | 1/1 Thlr. aus den Jahren 1750 bis 1822. Mk. | | 1/2 fl. fl. | kr. | 1/3 Thlr. Mk. | | 1/6 Thlr. Mk. | | 1/30 Thlr. Mk. | | 3 Pf. Mk. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hannover, Karlsruhe, München und Stuttgart abgeliefert: | | | | | | | | | | | | |
| 1874 . . . . . | — | — | 1 326 000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . . . . | — | — | 1 112 019 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1876 . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 500 | — | — | — |
| 1878 . . . . . | — | — | — | — | — | — | 200 000 | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | — | — | 2 438 019 | 30 | — | — | 200 000 | — | 12 500 | — | — | — |
| 12. Von der Münz-Lagerstelle in Frankfurt a. M. und den Ober-Postkassen in Darmstadt und Karlsruhe an die im Orte befindlichen Münzstätten überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| 1874 . . . . . | — | — | 126 300 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . . . . | — | — | 961 515 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1876 . . . . . | — | — | 61 756 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | — | — | 1 149 571 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 13. Von den Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg und mehreren Ober-Postkassen an Münzstätten überwiesen (Summe 11 und 12): | | | | | | | | | | | | |
| 1874 . . . . . | — | — | 1 452 300 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . . . . | — | — | 2 073 534 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1876 . . . . . | — | — | 61 756 | — | — | — | — | — | 12 500 | — | — | — |
| 1878 . . . . . | — | — | — | — | — | — | 200 000 | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | — | — | 3 587 590 | 30 | — | — | 200 000 | — | 12 500 | — | — | — |
| 14. Von den Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg an Bankanstalten daselbst überwiesen: | | | | | | | | | | | | |
| 1876 . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 300 | — | — | — |
| 1879 . . . . . | 643 500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summe . . . | 643 500 | — | — | — | — | — | — | — | 16 300 | — | — | — |

| | 1/1 Thlr. aus den Jahren 1750 bis 1822. | | 1/2 fl. | | 1/3 Thlr. | | 1/6 Thlr. | | 1/30 Thlr. | | 3 Pf. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mk. | | fl. | kr. | Mk. | | Mk. | | Mk. | | Mk. | |
| 15. Von den Münz-Lagerstellen in Frankfurt a. M. und Hamburg, sowie von den Ober-Postkassen an das Münz-Metalldepot in Berlin, an Scheideanstalten, Münzstätten und Bank-Anstalten überwiesen (Summe 7, 10, 13 u. 14): | | | | | | | | | | | | |
| Bis Ende 1873 . . | 18 500 400 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1874 . . | 41 040 750 | — | 1 452 300 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1875 . . | 18 607 341 | — | 2 073 534 | 30 | 4 661 850 | — | 1 422 000 | — | — | — | 1 136 440 | 28 |
| 1876 . . | 14 676 480 | — | 61 756 | — | 23 671 377 | — | 16 469 499 | — | 53 800 | — | 344 549 | 17 |
| 1877 . . | 8 510 250 | — | — | — | 14 201 194 | — | 46 256 276 | — | 5 691 975 | 30 | — | — |
| 1878 . . | 4 968 307 | — | — | — | — | — | 33 499 939 | 50 | 4 958 475 | 50 | — | — |
| 1879 . . | 2 025 000 | — | — | — | — | — | 249 | 50 | 300 | — | — | — |
| Summe . . . | 108 328 528 | — | 3 587 590 | 30 | 42 534 421 | — | 97 647 964 | — | 10 704 550 | 80 | 1 480 989 | 45. |

## 55. Das schwedische Postwesen im Jahre 1878.

Auch im Jahre 1878 giebt sich im Postverkehr des Königreichs Schweden, gleichwie in den Vorjahren, ein erfreulicher Fortschritt kund. Dies verdient um so mehr Beachtung, als die schwedische Postverwaltung bei umsichtiger Erfüllung ihrer Aufgabe mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, welche theils durch die natürliche Beschaffenheit des Landes, theils durch den Umstand hervorgerufen werden, dafs die Bevölkerung im Vergleich zur Ausdehnung des Landes nur gering und daher stellenweise sehr dünn über dasselbe verbreitet ist. Auf einem Flächenraum von 442 818 qkm wohnen nur 4 484 542 Einwohner, das sind 10 auf 1 qkm, während in Deutschland 79 Einwohner auf 1 qkm. entfallen. Dies ist der Durchschnitt für ganz Schweden. In den weit ausgedehnten, unwirthlichen Gegenden des Nordens sinkt die Zahl tief unter den Durchschnitt und beträgt beispielsweise im Län (Bezirk) Norbotten 0,8, Jemtland 1,6, Westerbotten 1,8, Kopparberg 6,4, Westernorrland 6,6, Gefleborg 9,0 Einwohner auf 1 qkm. Am stärksten bevölkert sind die Läne Malmöhus mit 72,3, Göteborg und Bohus mit 50,9 und Blekingen mit 45,0 Einwohnern auf 1 qkm.

Um auch den in entlegenen Ansiedelungen zerstreut lebenden Bewohnern die Möglichkeit zu gewähren, in schriftlichen Verkehr mit der Aufsenwelt zu treten, bedarf es der kostspieligen Einrichtung ausgedehnter Postverbindungen und der Anlage von Postanstalten auch in solchen Fällen, in denen die Anlagekosten bei Weitem nicht gedeckt werden. Zur Hebung des Verkehrs wurde im Jahre 1874 die Zahl der bestehenden 383 Poststationen auf 1 006 vermehrt, und im Jahre 1875 fand eine abermalige Vermehrung um 642 Stationen

statt. Die Wirkung dieser Mafsregel zeigte sich bei den Ausgaben der Postverwaltung, welche in den Jahren 1874 und 1875 um je 850000 Kronen zunahmen, während die Einnahmen nur um 520 000 bz. 340 000 Kronen wuchsen, so dafs, während vorher ein jährlicher Ueberschufs von durchschnittlich 300 000 Kronen erzielt worden war, vom Jahre 1874 ab ein ebenso grofses Defizit sich herausstellte, welches indefs im Jahre 1878 erfreulicher Weise auf 31 948 Kronen gesunken ist. Die Zahl der sog. Poststationen, welche in ihren Befugnissen etwa unseren Postagenturen entsprechen mögen, und deren Aufgabe auch darin besteht, die in dem gröfseren Theile Schwedens noch nicht eingeführte Landbriefbestellung zu vermitteln, indem sie als Sammelpunkte der nach dem flachen Lande bestimmten oder von dorther eingehenden Sendungen dienen, ist seit 1875 in jedem Jahre ziemlich gleich geblieben und hat im Jahre 1878 1 643 betragen. Dies ergiebt gegen 1877 eine Verminderung um 43 Stationen; an Stelle von 72 in Folge der Ausdehnung der Landbriefbestellung entbehrlich gewordenen Stationen wurden nämlich nur 29 an neu eröffneten Eisenbahnstationen eingerichtet. Aufser den 1 643 Poststationen befanden sich in Schweden Ende des Jahres 1878 noch 195 feste, vollständige Postanstalten, nämlich 68 Postkontore und 127 Postexpeditionen. Im Ganzen waren somit 1 838 Postanstalten vorhanden. Eine Postanstalt entfällt im Durchschnitt auf 238 qkm und auf 2 440 Einwohner. Das Durchschnittsverhältnifs ist im Wesentlichen beeinträchtigt durch die sehr geringe Zahl von Postanstalten in den weiten nördlichen Distrikten. Beispielsweise entfällt im Län Norbotten eine Postanstalt erst auf 4 835 qkm, in Westerbotten auf 1 872, in Jemtland auf 1 128, in Westernorrland auf 537, in Kopparberg auf 520, in Gefleborg auf 297 qkm, während in den übrigen 18 Bezirken eine gröfsere Zahl von Postanstalten vorhanden ist, als nach dem Durchschnitt sich ergiebt. Die meisten Postanstalten besitzen verhältnifsmäfsig die Bezirke Malmöhus, Christianstadt, Skaraborg und Stockholm, in denen auf 40 bz. 49, 71 und 73 qkm eine Postanstalt entfällt.

Zur Wahrnehmung des Postdienstbetriebes auf Eisenbahnen sind drei Bahnpostbezirke eingerichtet, unter denen die 42 Bahnposten (sog. Postcoupé-Expeditionen) stehen, und zwar gehören zum Central- und zum Süd-Bahnpostbezirk je 16, zum West-Bahnpostbezirk 10 Bahnposten. Von den 42 Bahnposten sind 20 doppelt, d. h. es verkehren bei diesen in jeder der verschiedenen Richtungen besondere Wagen mit besonderem Personal. Den Seepostdienst besorgen sog. Dampfschiffs-Postexpeditionen; deren Zahl ist im Jahre 1878 von 69 auf 83 vermehrt worden.

Die Postkurslänge auf Eisenbahnen betrug 5 078 km; zurückgelegt wurden 7 991 353 km, und zwar von den Bahnposten mit vollständigem Postcoupé 4 501 544, von den Schaffnerbahnposten *(postiljonskupé)* 978 749 und unter Verwendung von Briefbeuteln und Kasten ohne Postbeamtenbegleitung 2 511 060 km. Seepostbeförderungen fanden, wie im Vorjahre, auf der Linie Malmö-Stralsund mit wöchentlich drei Hin- und Rückfahrten vom 1. Mai bis 1. Oktober und auf der Linie Göteborg-Hull vom 2. März bis zum Jahresschlufs statt. Winterfahrten wurden verrichtet zwischen Oskarshamn und Wisby vom 6. Dezember 1877 bis zum 7. April 1878, und zwischen Grislehamn und Aland vom 1. November 1877 bis zum 3. Mai 1878. Die Postkurslänge auf Seestrafsen betrug 13 709 km. Die Beförderung von Postsendungen mit Schiffen wird auf dreierlei Art bewerkstelligt. Entweder wird eine vollständige Postexpedition im Schiffe eingerichtet, oder es gelangen geschlossene Briefbeutel zur Versendung, oder es werden Briefkasten an den Schiffen angebracht. Unter Benutzung der ersten Beförderungsart wurden 164 546 km, der zweiten 172 681, der dritten 127 637, im Ganzen also 464 864 km im Seepostdienst zurückgelegt.

Die Postkurslänge auf Landstrafsen betrug Ende 1878 28 597

km. Zurückgelegt wurden insgesammt 6826530 km, und zwar von den Personenposten 650404, den gewöhnlichen fahrenden Posten 5146262, den Botenposten (zu Fufs oder zu Pferde) 953769, den Landbriefträgern 76095 km. Aus der geringen Zahl der von den Landbriefträgern zurückgelegten Kilometer ist zu ersehen, dafs die Einrichtung der Landbriefbestellung noch in geringen Grenzen sich hält. In Folge der Eröffnung neuer Eisenbahnlinien wurden in einer Ausdehnung von 1755 km Personen-, Kariol- und Botenposten eingezogen. Insgesammt hat sich die Länge der Landpostkurse gegen das Vorjahr indefs nur um 1340 km verringert, indem auf einer Strecke von 415 km auch neue Posten eingerichtet wurden. Aufserdem fanden bei 668 km Beschränkungen in der Zahl der wöchentlichen Fahrten statt. Ferner wurden in einer Ausdehnung von 324 km Personenposten in Kariolposten, von 385 km Kariolposten in Botenposten und von 433 km Botenposten in Landbriefbestellungen umgewandelt.

Die Kosten für Beförderung der Posten beliefen sich im Jahre 1878 auf 2086233 Kronen; dieselben sind seit dem Jahre 1869 auf mehr als das Doppelte gestiegen. Auf die Landposten entfällt der Hauptheil mit 1158271 Kronen, während die Beförderung der Eisenbahnposten 798327, die der Seeposten 129635 Kronen Kosten verursachte.

Die Postfuhrvergütung, welche für Personenposten gezahlt werden mufs, betrug im Jahre 1878 durchschnittlich für das Pferd und die schwedische Meile (= 10,689 km) 2 Kronen 19 Öre. Im Jahre 1869 belief sie sich nur auf 1 Krone 29 Öre.

Der Post-Reiseverkehr geht in Folge der Eröffnung neuer Eisenbahnlinien von Jahr zu Jahr zurück. Im Jahre 1878 wurden 3126 Personen mit der Post befördert, welche ein Reisegeld von 25205 Kronen bezahlten.

Das Personal der Postverwaltung belief sich auf 3496 Personen, und zwar auf 2679 Beamte (darunter allein 1643 Vorsteher von Poststationen), 318 Unterbeamte, 394 Postillone und 105 Personen im Seepostdienst.

Der Postversendungsverkehr zeigt gegen das Vorjahr bei der Mehrzahl der Gegenstände eine Zunahme; nur die gewöhnlichen und die Werthpackete sind um 9,9 bz. 3,2 pCt. zurückgegangen, während beispielsweise die Postkarten eine Zunahme von 71,7, die Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere von 41,5, die Postanweisungen von 55,4, die Vorschufssendungen von 105,1 pCt. aufweisen. Bei den gewöhnlichen Briefen ist in Folge des Mehrverbrauchs von Postkarten nur eine Zunahme von 3,1 pCt. eingetreten. Bezüglich der Zahl der einzelnen Gattungen von Versendungsgegenständen giebt die umstehende Tabelle Auskunft, welche die Verkehrsergebnisse für das Jahr 1878 umfafst.

Der angegebene Werth der Werthsendungen belief sich im Jahre 1878 auf 613810479 Kronen, der Betrag der eingezahlten Postanweisungen auf 4922207, der eingelösten Postvorschüsse auf 318463 Kronen. Der gesammte durch die Post vermittelte Geldverkehr erreichte also eine Höhe von 619051149 Kronen. Seit dem Jahre 1869 ist der Werthbetrag auf mehr als das Doppelte gestiegen.

Durchschnittlich entfallen von sämmtlichen in Schweden aufgelieferten Postsendungen 8 Stück, und unter Hinzurechnung der Zeitungsnummern 12 Stück auf einen Einwohner. Am geringsten ist der Postverkehr im Län Westerbotten mit 2, in den Bezirken Stockholm (Landbezirk), Kronberg, Elfsborg, Skaraborg, Kopparberg und Norbotten mit je 3 Stück, am stärksten in Stockholm (Stadt) mit 41, in Göteborg und Bohus mit 12 und in Westernorrland und Gefleborg mit 7 Stück auf den Einwohner.

Im Jahre 1878 wurden 3837 Posttaschen unterhalten, und zwar 136 für Dienstsendungen, 283, zu deren Unterhaltung sich eine ganze Gemeinde vereinigt hatte, und 3418 andere.

| Es wurden befördert | insgesammt Stück. | und zwar sind: im Inland befördert Stück. | nach dem Auslande abgesandt Stück. | vom Auslande eingegangen Stück. |
|---|---|---|---|---|
| Gewöhnliche Briefe, frankirt | 29 383 383 | 24 999 786 | 1 922 598 | 2 460 999 |
| Gewöhnliche Briefe, unfrankirt | 492 730 | 67 751 | 344 665 | 80 314 |
| Gewöhnliche Briefe, portofrei (Postsache) . . . . . | 364 457 | 353 841 | 6 118 | 4 498 |
| Postkarten, einfache . . . | 615 316 | 503 342 | 56 594 | 55 380 |
| Postkarten mit Antwort . . | 14 296 | 14 010 | 260 | 26 |
| Zeitungen (Packete) *), durch die Post bezogen . . . | 2 629 427 | 2 300 625 | 103 018 | 225 784 |
| Zeitungen (Packete) **), direct beim Verleger bestellt . . | 937 180 | 825 506 | 111 674 | — |
| Sendungen unter Band, Drucksachen . . . . . . . | 2 528 409 | 1 779 223 | 212 078 | 537 108 |
| Sendungen unter Band, Waarenproben . . . . . . . | 195 872 | 84 852 | 13 234 | 97 786 |
| Sendungen unter Band, Geschäftspapiere . . . . | 110 896 | 63 940 | 31 018 | 15 938 |
| Rückscheine . . . . . . . | 2 071 | 1 785 | 234 | 52 |
| Eilsendungen . . . . . . | 2 988 | 2 780 | 78 | 130 |
| Einschreibsendungen . . . | 2 032 715 | 1 704 548 | 216 674 | 111 493 |
| Werthbriefe . . . . . . . | 520 658 | 480 621 | 11 719 | 28 318 |
| Postanweisungen . . . . | 188 580 | 161 100 | 18 341 | 9 139 |
| Postvorschufssendungen . . | 42 679 | 29 501 | 973 | 12 205 |
| Packete, gewöhnliche . . . | 298 226 | 254 269 | 11 357 | 32 600 |
| Packete mit Werthangabe . | 40 906 | 32 926 | 2 290 | 5 690 |
| Zusammen . . . | 40 400 789 | 33 660 406 | 3 062 923 | 3 677 460 |
| Dagegen 1877 . . . | 38 363 393 | 31 577 776 | 2 915 124 | 3 870 493 |
| 1878 mehr . . . | 2 037 396 | 2 082 630 | 147 799 | — |
| weniger . . | — | — | — | 193 033. |

Bei dem Ausschufs zur Eröffnung unbestellbarer Postsendungen gingen im Jahre 1878 37 345 Sendungen ein, darunter 282 Einschreib- oder Werthbriefe und 312 Packete. Unter sämmtlichen unbestellbaren Sendungen befanden sich 634 mit einem Werthinhalt, darunter Geld im Betrage von 1 095 Kronen 48 Öre. Von den 634 Sendungen mit Werthinhalt konnten 401 Stück mit 365 Kronen 23 Öre den Absendern wieder zugestellt werden. In dem gleichen Zeitraume wurden 663 Nachfragen nach Briefen gehalten; 355 dieser Nachfragen oder 54 pCt. waren von Erfolg.

Die Finanzergebnisse der schwedischen Postverwaltung schliefsen mit einem Defizit von 31 948 Kronen 62 Öre ab. Die Gründe, aus welchen dieses Ergebnifs durchaus nicht als ungünstig bezeichnet werden darf, sind im Eingange erwähnt. Von den Einnahmen im Betrage von 4 706 137 Kronen 48 Öre entfallen auf verkaufte Postwerthzeichen 4 402 771 Kronen, auf

*) In den Zeitungspacketen waren enthalten: insgesammt 19 440 818 Stück Zeitungsnummern, und zwar sind 18 348 077 Stück im Inlande befördert, 461 661 Stück nach dem Auslande abgesandt und 631 080 Stück vom Auslande eingegangen.

**) In den Zeitungspacketen waren enthalten: insgesammt 4 202 864 Stück Zeitungsnummern, und zwar sind 4 019 514 Stück im Inlande befördert und 183 350 Stück nach dem Auslande abgesandt.

Zeitungsgebühren 164 892, auf Personengeld und Ueberfrachtporto 25 205, auf die Abrechnungen mit fremden Verwaltungen 42 340, auf Briefbestellgeld 43 755 Kronen; der Rest vertheilt sich auf Fachgebühren, Geldstrafen u. s. w. Die Ausgaben beliefen sich auf 4 738 086 Kronen 10 Öre, und zwar betrugen die Ausgaben für Gehälter, Löhnungen, Theuerungszuschüsse u. s. w. an Beamte und Unterbeamte 1 758 626 Kronen, die Postbeförderungskosten 1 737 192 Kronen. Im Vergleich zum Jahre 1877 ist eine namhafte Verminderung der Ausgaben, namentlich bei der Beförderung der Posten auf Landstrafsen, eingetreten.

Am Schlusse des Geschäftsberichts der schwedischen Postverwaltung finden noch die Veränderungen Erwähnung, welche in den Taxen und Versendungsbedingungen durch das Inkrafttreten des seinem Inhalt nach bekannten Pariser Postvereinsvertrags eingetreten sind.

---

## 56. Das neue Reichs-Post- und Telegraphengebäude in Fulda.

In der vormals kurhessischen Bezirkshauptstadt Fulda haben während des letzten Jahrzehnts Handel und Verkehr in erfreulichem Mafse sich entwickelt. Insbesondere ist bei dem Telegraphenverkehr eine erhebliche Zunahme eingetreten, so dafs sich die für die Telegraphenanstalt angemietheten Räume schon seit längerer Zeit als unzureichend erwiesen. Dasselbe galt von den ebenfalls nur miethsweise beschafften Postdiensträumen, die sich überdies in wenig vortheilhafter Verkehrslage befanden. Da die umfassendsten Bemühungen der Verwaltung wegen Beschaffung geeigneter Diensträume nur zu dem Ergebnisse führten, dafs im Wege der Anmiethung zu dem gewünschten Ziele nicht zu gelangen sei, so wurde die Errichtung eines reichseigenen Gebäudes für Post- und Telegraphenzwecke ins Auge gefafst und zu diesem Behufe im Herbst 1876 das im Mittelpunkte der Stadt am Friedrichsmarkt belegene Grundstück des damaligen Gasthofs »Zur Sonne«, einschliefslich des anstofsenden Platzes der ehemaligen «Fleischbänke«, erworben.

Die Grundrisse zu dem im Frühjahr 1878 begonnenen Bau wurden im Kaiserlichen General-Postamte aufgestellt. Den Entwurf zur Fassade fertigte der Herr Postbaurath Cuno in Frankfurt a. M. an. Mit der Spezialleitung des Baues war der Herr Architekt Leppin betraut. Der wesentlichste Theil der Arbeiten wurde von Fuldaer Handwerksmeistern ausgeführt.

Die Lage des neuen Post- und Telegraphengebäudes an dem freien Platze, gegenüber der zweithürmigen Pfarrkirche und dem Rathhause, bedingte eine würdige und kräftige architektonische Gestaltung. Es wurden die Formen des Renaissancestyls mit Mansardenabschlufs und die Ausführung im Rohbau gewählt. Zu den Gesimsen und Verzierungen, sowie zu dem Sockel ist rother Mainsandstein (aus den Brüchen bei Miltenberg), zu den glatten Flächen und Quadern gelblich-weifser Sandstein (aus den Brüchen nahe bei Fulda) zur Verwendung gekommen. Das Dach ist mit rheinischen dunkelgrauen Schiefern gedeckt.

Das 29 m lange und 14,60 m tiefe Gebäude besteht aus einem Kellergeschofs, Erdgeschofs, erstem Stockwerk und theilweise ausgebautem Dachgeschofs. Der Haupteingang liegt in einem breiten Mittelvorsprung, in dessen Giebel das Reichswappen und darunter die Inschrift: »Kaiserliches Postamt« sich befindet. Die Hausuhr steht im Oberlichte des Haupteinganges, welcher zu der geräumigen Schalterhalle führt. Letztere ist heizbar, durch einen Windfang gegen Zugluft geschützt und enthält fünf Schalterfenster. Das Erdgeschofs ist ausschliefslich für die Zwecke des Postbetriebes eingerichtet. Im ersten Stockwerk befinden sich die

Räume für den Telegraphendienst und die Dienstwohnung des Postamtsvorstehers, zu welcher aufserdem zwei Räume im Dachgeschofs gehören.

Die einzelnen Räume sind schlicht und einfach, lediglich dem praktischen Bedürfnifs Rechnung tragend, hergestellt. Nur die Schalterhalle hat eine architektonisch bedeutsame Ausbildung erfahren.

Ein auf den angekauften Grundstücken stehen gebliebenes, durch eine überbaute Durchfahrt mit dem neuen Gebäude in Verbindung gebrachtes Hinterhaus enthält im Erdgeschofs das Wartezimmer für Postreisende, das Dienstwachtzimmer, die Wohnung eines Unterbeamten und einen Raum für Telegraphenmaterialien, im ersten und zweiten Stockwerk je eine Wohnung für einen Beamten.

Die Einweihung des neuen Post- und Telegraphengebäudes fand am 1. März d. J. statt.

Nachdem sich die zur Feier geladenen Gäste, sowie der Vorsteher und die Beamten des Postamts gegen 1 Uhr Nachmittags in der mit der Büste Seiner Majestät des Kaisers, mit Topfgewächsen und Draperien geschmückten Schalterhalle des neuen Gebäudes versammelt hatten, gedachte der als Vertreter des Herrn General-Postmeisters anwesende Herr General - Postamtsdirector Wiebe in längerer Rede des erfreulichen Aufschwunges, welchen das geschichtliche Fulda in gewerblicher Beziehung genommen, betonte die stete Fürsorge der obersten Post- und Telegraphenbehörde für die Unterstützung und Förderung des Handels und Verkehrs dieser Stadt und sprach, unter Anerkennung der vielfachen Schwierigkeiten, welche bei der Herstellung des Gebäudes zu überwinden waren, die Erwartung aus, dafs dasselbe stets eine Arbeitsstätte pflichtgetreuer Beamten sein möge. Der Herr Redner übergab demnächst das Gebäude dem Bezirks-Ober-Postdirector, Herrn Geheimen Postrath Vahl, worauf dieser, nach einer warmen Ansprache an die versammelten Post- und Telegraphenbeamten, den Dienstbetrieb in den neuen Räumen mit einem Hoch auf Seine Majestät den Kaiser eröffnete.

Ein von der Bürgerschaft im Gasthofe »Zum Grofsen Kurfürsten« veranstaltetes Festmahl bildete den Schlufs der Feier.

---

## KLEINE MITTHEILUNGEN.

Erforschung von Central - Australien. Die Januar-Nummer der »*Victoria Review*« enthält einen beachtenswerthen Aufsatz des englischen Reisenden Richard Bennett über den bisher wenig durchforschten, langgestreckten Theil Inner-Australiens, welcher sich im Norden des Murray-Flusses zwischen dem Darling und den Flindery Ranges bis an den Cooper Creek über fast 10 Breitengrade ausdehnt. Das ganze Gebiet macht jetzt noch den Eindruck einer dürren, unbewohnbaren Wüstenei, könnte jedoch nach der Ansicht Bennett's, ohne dafs einem solchen Unternehmen unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen, durch ein planmäfsiges Bewässerungssystem in kulturfähiges Nutzland und zur Wohnstätte für eine zahlreiche Bevölkerung umgeschaffen werden. Man hat sich den Landstrich, unzweifelhaft der Boden eines alten Binnenmeeres, als eine weite Alluvial-Ebene zu denken, welche nur in der Nähe der gröfseren Flufsläufe durch diesen parallel streichende sandige Hügelketten oder durch vereinzelt, jedoch in weiter Entfernung von einander aufragende, meist granitische, zuweilen auch vulkanische Höhen unterbrochen wird. Letztere haben in der Vorzeit unzweifelhaft als Inseln aus dem See hervorgeragt, während zahlreich vorkommende Einsenkungen des

Bodens als Betten von Seen anzusehen sind, welche zurückblieben, nachdem die Wasser des grofsen Binnenmeeres in Folge der Hebung des Kontinents nach dem Ozean abzufliefsen begonnen hatten. In diesen Einsenkungen, ebenso wie in den zwischen den Flufsbetten und den sie begleitenden Sandhügeln liegenden Niederungen, ist der Boden von gröfserer Tragfähigkeit. Meist trägt derselbe nur Salzpflanzen; auf den Sandhügeln herrscht fast ausschliefslich Spinifex (Stachelschweingras), was von den diese Gegenden aufsuchenden Heerden nur in den ganz jungen Trieben genossen wird. In den erwähnten fruchtbareren Strichen, insbesondere den Flufsniederungen, gedeihen jedoch sehr nahrhafte Gräser, und in den Einsenkungen, welche im Ueberschwemmungsgebiet der Flüsse liegen, kommt eine Art wilder Mohrrübe vor, die trotz ihres stark zusammenziehenden bitteren Geschmacks von den Schafen besonders bevorzugt wird.

Bedeutender als der Gras- und Kräuterwuchs ist die Baumvegetation des Landstrichs. In den Flufsgebieten herrscht der Myallbaum vor, dessen Harz dem Gummi arabicum ähnliche Eigenschaften besitzt und den Eingeborenen als Nahrungsmittel dient. Die Sandhügel tragen besonders Nadelhölzer, die zu gewaltiger Höhe aufschiefsen und nebst den in zusammenhängenden Wäldern auftretenden Eichen wie auch einigen Arten von Gummibäumen gutes Nutzholz liefern. Von Fruchtbäumen verdienen Erwähnung der Quondong, ein Baum von der Höhe und dem Wuchse unseres Kirschbaumes, mit saftreicher Frucht, deren rother Steinkern zu Schmucksachen benutzt wird, der schöne Colane-Baum, mit üppigem, hellgrünem Laub und saftigen, wallnufsgrofsen Früchten, der Yambang oder australische Pomeranzenbaum und der nach seiner fleckigen Rinde so genannte Leopardenbaum.

Mit der geognostischen Entstehung des Gebietes im Zusammenhang stehen einzelne auffallende Eigenthümlichkeiten der Bodenoberfläche. So fand Bennett an einigen scharf abgegrenzten Stellen Ablagerungen schrotartig geformten Eisensteins; an anderen Stellen sank sein Pferd bis an die Weichen in eine weifse, mehlartige Masse ein, dem Anschein nach ein Zersetzungsprodukt aus Kalk; nahe der Otley-Station am unteren Lochlon zeigte sich etwa 4 bis 6 Fufs unter der Oberfläche in unmittelbarer Nähe des Flufsufers auf einer gröfseren Fläche eine 3 bis 4 Fufs dicke Gypsablagerung in reinen Krystallen.

Nach der Behauptung Bennett's erstreckt sich unter der Oberfläche des ganzen Landstrichs ein mächtiges unterirdisches Becken von süfsem Wasser. Es würde nur darauf ankommen, dasselbe durch artesische Brunnen aufzuschliefsen, um dem Lande die erforderliche konstante Feuchtigkeit zuzuführen und dasselbe dadurch für den Anbau geeignet zu machen.

---

Merkwürdiger Blitzschlag. Einer im Heft 4 der »Gäa« wiedergegebenen, in der Zeitschrift d. öst. Ges. f. Met. veröffentlichten Mittheilung des Herrn Snellen vom Observatorium zu Utrecht entnehmen wir auszugsweise folgende interessante Daten.

Am 20. Oktober v. J. entstand in dem Observatorium zu Utrecht während eines daselbst herrschenden Gewitters plötzlich Feuer. Kurz vor 4 Uhr N. sah man einen Blitz, dem fast unmittelbar ein von einem eigenthümlichen, mit dem Losreifsen eines gespannten Metalldrahtes vergleichbaren Geräusch begleiteter Donnerschlag folgte. Bei näherer Durchsuchung des Gebäudes ergab sich, dafs in dem Zimmer des augenblicklich nicht anwesenden Observators aus einer in der Gasleitung entstandenen Oeffnung brennendes Leuchtgas ausströmte, dessen Flamme bereits anfing, sich ihrer Umgebung mitzutheilen. Durch Schliefsen des Haupthahnes gelang es, die Gefahr alsbald abzuwenden.

Wenn man bedenkt, dafs das Observatorium von einem guten Blitzableiter geschützt ist, dafs der Ort, wo das

Feuer entstand, ziemlich weit vom Ableiter entfernt ist, dafs an keiner zwischenliegenden Stelle, auch nicht an der Wand, an welcher die Gasleitung läuft, eine Beschädigung zu bemerken war, so erscheint die Erklärung dieses eigenthümlichen Vorfalls sehr schwierig.

In Bezug auf die örtlichen Verhältnisse, insbesondere die Anlage der Drahtleitungen durch das Gebäude, sei Nachstehendes bemerkt. Eine dieser Leitungen läuft vom Zeichenempfänger eines Olland'schen Telemeteorographen nach der unterirdischen Leitung, welche dieses Instrument mit dem Zeichengeber in der Spitze des Domthurmes verbindet, und kommt an der Stelle, wo das Feuer ausbrach, in fast unmittelbare Berührung mit der Gasleitung; eine zweite Leitung führt zur Erde. In der Spitze des Domthurmes befindet sich das Instrument, welches dem Observatorium die Aufzeichnungen über den Barometerstand u. s. w. übermittelt; dasselbe ist mit dem Observatorium durch die unterirdische Leitung und durch einen zweiten Draht mit der Erde verbunden; aufserdem laufen von hier zwei Drähte nach einem höher liegenden Punkte aufserhalb des Daches, wo das Flügelrad eines Anemometers aufgestellt ist. Der Thurm ist mittels zweier Ableiter gegen Blitzschlag geschützt.

Nach dem Gewitter hörte das Olland'sche Instrument auf, seine Aufzeichnungen zu machen. Die Untersuchung ergab, dafs der Empfänger und die Leitung im Observatorium, ferner die unterirdische Leitung, sowie der Mechanismus im Domthurme unversehrt waren; dagegen war der Draht um einen der Elektromagnete des Zeichengebers im Domthurme geschmolzen.

Die erwähnten Erscheinungen dürften sich nur in der nachstehenden Weise erklären lassen. Bei Annäherung einer Gewitterwolke hat sich entgegengesetzte Elektrizität in dem Flügelrade des Anemometers, im Instrument und in den höchsten Theilen der Leitung im Thurme angehäuft, während die gleichnamige Elektrizität zur Erde abgeflossen ist. Nach dem Blitzschlage, durch den sich die Wolke entlud, hörte die Ursache auf, durch welche jene elektrische Ladung hervorgerufen wurde. Die durch Influenz angehäufte Elektrizität ward frei und fand zwei Wege zur Erde. Der kürzeste ward gebildet durch die das Instrument des Domes mit der Erde verbindende Leitung. Dieser Weg wird auch gröfstentheils eingeschlagen und hierbei der Draht in den Windungen des Elektromagneten zum Schmelzen gebracht worden sein. Hierdurch wurde aber für den übrig gebliebenen Theil der Elektrizität der Weg abgesperrt; derselbe war mithin genöthigt, dem längeren Wege durch die unterirdische Leitung zum Observatorium zu folgen. Da hier aber der Empfangsapparat im Ruhezustand sich befand, so war die Elektrizität gezwungen, von der Drahtleitung auf die Gasleitung überzugehen, um so den Weg zur Erde zu finden. Diesen Uebergang kann man sich schwerlich in der Gestalt eines elektrischen Funkens vorstellen, denn wie soll dann das Entstehen des Leckes erklärt werden? Vielmehr wird man annehmen müssen, dafs die feuchte Wand, der Anstrich u. s. w. eine, wenn auch schlechte, elektrische Verbindung herstellte, durch welche der Strom genügende Veranlassung fand, in den Boden abzufliefsen, nachdem er vorher wegen des vorhandenen bedeutenden Widerstandes starke Erwärmung und daher stellenweise Schmelzung der Gasröhre hervorgerufen hatte.

---

**Das Projekt einer Kanalverbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Mittelländischen Meere.** Im Anschlufs an die in No. 2 des Archivs unter vorstehender Ueberschrift gebrachte kleine Mittheilung, wird für unsere Leser die dem Wochenblatt für Architekten und Ingenieure entnommene Nachricht von Interesse sein, dafs der französische Senator Mr. Duclerc kürzlich in einer Denkschrift an die Mitglieder der bei-

den Kammern die militairischen und kommerziellen Vortheile des Projektes eines Kanals von Bordeaux bis Narbonne, wodurch neben dem Kanal *du midi* eine zweite Verbindung des atlantischen Ozeans mit dem Mittelländischen Meere geschaffen würde, erörtert hat. Nach den Ergebnissen der durch die *Société d'Etudes* gemachten Vorarbeiten soll der Kanal von 406 km ungefährer Länge 62 Schleusen erhalten, die als Doppelschleusen projektirt sind mit je einer 25 m breiten Kammer für die Passage von Panzerschiffen und einer zweiten von 16 m Breite. Die Länge der Kammern ist auf 150 m veranschlagt. Der Kanal soll eine Tiefe von 8,50 m und eine Breite in der Niveaulinie auf der einschiffigen Strecke von 56 m, auf der zweischiffigen von 80 m erhalten; letztere ist auf 180 km oder 45 pCt. der ganzen Länge angenommen. Das Projekt weist zwei Leinpfade auf, die in weichem Boden 5 m, in felsigem 2 m breit sind. Die Speisung des Kanals mufs durch die Garonne erfolgen, zum Theil jedoch auch durch das Wasser des Seitenkanals bei Mas d'Agenais und das des Flusses Aude mittels eines in Barbeira projektirten Zuleitungsgrabens. Die Ausführung ist mit 550 Millionen Francs veranschlagt. Die Wegersparnifs von Bordeaux nach Marseille wird auf 2572 km geschätzt, und die Fahrt von einem Meere zum andern könnte in 54 Stunden zurückgelegt werden, wodurch z. B. zwischen Malta und Brest ein Zeitgewinn von vier Tagen für Dampfschiffe erwachsen würde, welche 13 km in einer Stunde zurücklegen, und von 30 Stunden für grofse Postschiffe, welche mit 26 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren.

---

Nach dem vor Kurzem veröffentlichten Jahresberichte der egyptischen Postverwaltung für 1879 ist der Staatskasse in diesem Jahre die Summe von 10 000 Pfund Sterling (M. 200 000) an Reingewinn aus dem Ertrage der Posten zugeflossen, ein Betrag, welcher den vorjährigen Ueberschufs fast um das Doppelte übertrifft, obwohl die mit Eifer betriebene Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel einen erheblichen Theil der Einnahmen in Anspruch genommen hat. Es gelangten zur Beförderung etwa 2 Millionen Briefe und Geld- bz. Werthsendungen im Betrage von mehr als 12 Millionen Pfund Sterling (240 Millionen Mark), gegen 8 Millionen im Vorjahre. Die Beförderung von Geldern etc. ist, wie man aus diesen Zahlen sieht, wegen des Mangels einer Nationalbank für die egyptische Postverwaltung ein Dienstzweig von hervorragender Wichtigkeit.

---

Whymper's Besteigung des Chimborazo. In No. 10 des Archivs brachten wir bereits die Mittheilung, dafs der kühne Bergsteiger Whymper in Begleitung der beiden Schweizerführer Gebrüder Carrel eine Reise nach Südamerika unternommen habe, um seine in den Alpen gewonnenen Erfahrungen zur Besteigung und Erforschung der Riesengebirge von Ecuador, insbesondere des Chimborazo, zu benutzen. Dem »Ausland« entnehmen wir nun nachstehende Schilderung der von Whymper ausgeführten Bergfahrten. Wie bereits mitgetheilt, hatten die Reisenden, wohl ausgerüstet und mit den nöthigen wissenschaftlichen Instrumenten versehen, am 14. Dezember 1879 den Hafenort Guayaquil verlassen; ihr erstes Ziel war der Chimborazo. Der bisher verschiedentlich für 19 768 bis 21 424 Fufs hoch gehaltene Gipfel dieses Berges war bis jetzt von keinem Menschen betreten worden. Im Jahre 1745 erstieg Condamine den Berg bis zu 15 800 Fufs Höhe, 1802 gelangten Humboldt und Bonpland bis zu 18 100 Fufs, und 29 Jahre später gelang es Boussingault und Hall noch um 300 Fufs höher zu steigen; die

1856 von Remy angeblich ausgeführte Ersteigung des Gipfels im Nebel ist unbewiesen.

Nach den letzten Vorbereitungen in Rio Bamba, welches 13 800 Fufs über dem Meere und also in einer Höhe von fast zwei Drittel des Berges liegt, traten Whymper und seine beiden Gefährten am 26. Dezember 1879 die eigentliche Bergfahrt der letzten 8 000 Fufs an. Die Schwierigkeiten derselben waren in Folge der Verdünnung der Luft, der Stärke des Windes, sowie der Kälte in der obersten Region des ewigen Schnees, der sich 5 000 Fufs vom Gipfel hinaberstreckt, so grofs, dafs es einer zehntägigen Anstrengung bedurfte, um das Ziel zu erreichen. Am 5. Januar 1880 wurde das 17 150 Fufs hohe dritte Lager auf dem Berge bei Tagesanbruch verlassen, und nach einigen vergeblichen Versuchen gelang es am Nachmittag, den Gipfel zu erreichen. Die Ersteigung der letzten 1000 Fufs dauerte fünf Stunden, da an manchen Stellen der weiche Schnee den Durchgang verhinderte. Das mitgebrachte Quecksilber-Thermometer zeigte 11 Grad Fahrenheit unter Null (19½ Grad Kälte bei Réaumur). Der Gipfel besteht aus zwei Spitzen, welche Whymper beide bestieg, und deren höchste er mit 21 982 Fufs über dem Meeresspiegel berechnete. Somit erhebt sich der Chimborazo noch um 12 000 Fufs über die Thalebene von Quito. Obgleich der Berg bisher als erloschener Vulkan galt, und auch die ganze Bildung seines abgerundeten Trachytkegels den vulkanischen Ursprung verräth, so konnte Whymper doch keinen Krater finden, da derselbe wahrscheinlich eingefallen und zugeschüttet ist. Um 9 Uhr Nachts kehrten die Bergsteiger nach dem Lager zurück, wo sie noch mehrere Tage blieben. — Nach diesem erfolgreichen Unternehmen ging Whymper weiter nach Quito, von wo aus er vier andere der das Thal einschliefsenden Vulkane erstieg, nämlich den Corazon und Sinchologna, den 19 137 Fufs hohen Antisana, dessen Ersteigung am schwierigsten war, und den Cotopaxi, an dessen fast immer thätigem Krater er, 19 500 Fufs über dem Meere, 26 Stunden lagerte, eine bisher nie ausgeführte That. Hierauf beabsichtigte der unermüdliche Bergsteiger sich nach dem unter dem Aequator gelegenen Cayambe zu begeben, um dessen bis jetzt unbekannte Höhe, sowie die Frage über seinen vulkanischen Charakter zu entscheiden und sodann den auch noch unerforschten und ungemessenen, sehr hohen Saranen, sowie den auf 16 300 Fufs Höhe geschätzten Vulkan Cutacache zu besteigen, dessen Ausbruch vor einigen Jahren den Ort Ibarra zerstörte. Das Klima in Ecuador fand Whymper für seine Forschungen ungünstig; er hatte keinen einzigen schönen Tag oder eine klare Aussicht von den Bergspitzen, nur um 6 Uhr Morgens war es eine Stunde lang klar, dann deckte der Nebel Alles. Da Whymper sowie seine Begleiter jetzt an den Aufenhalt in Höhen von 19 000 bis 20 000 Fufs über dem Meere gewöhnt sind, so dürfte es ihnen wohl gelingen, die Gipfel der bisher noch unerforschten und für unersteiglich gehaltenen Bergriesen Südamerikas zu betreten.

---

Das Post- und Telegraphenwesen der englischen Kolonie Viktoria im Jahre 1878. Am Ende des Jahres 1878 bestanden in der Kolonie, deren Bevölkerung sich auf 879 442 Seelen belief, 1 007 Postbüreaus, von denen im Ganzen 22 324 931 Briefe, 3 210 296 Packete und 10 697 331 Zeitungen befördert wurden. Durch die Telegraphenlinien der Kolonie, die 233 Stationen haben und mit 5 404 engl. Meilen Drahtleitung versehen sind, gelangten nach den verschiedenen Stationen der Kolonie, sowie nach den Nachbarkolonien 905 386 Telegramme zur Beförderung, die eine Einnahme von 83 533 Pfd. Sterl. ergaben. Auf der Telegraphenlinie, welche Australien mit Europa verbindet, sind im Jahre 1878 von und nach Viktoria 5 970 Telegramme zum Betrage von 52 170 Pfd. Sterl. bearbeitet worden,

während auf derselben Linie und in demselben Zeitraume von und nach den übrigen australischen Kolonien, Tasmanien und Neuseeland zusammen 11 385 Telegramme zum Betrage von 84 076 Pfd. Sterl. zur Beförderung gelangten. In die bestehenden 172 Postsparkassen wurden von 95 103 Personen 413 236 Pfd. Sterl. eingezahlt und von 36 764 Personen 464 800 Pfd. Sterl. herausgenommen. Der Bestand in der Kasse belief sich am Ende des Jahres auf 623 050 Pfd. Sterl.; den Sparern wurden 4 pCt. Zinsen bewilligt.

---

Das Eisenbahnnetz der ganzen Erde hatte, wie wir einem in dem Deutschen Handelsblatte veröffentlichten interessanten Aufsatze über die Eisenbahnen im Weltverkehr entnehmen, seit dem unscheinbaren Anfang, welchen die Aufzeichnungen für das Jahr 1830 mit 332 km angeben, im Jahre 1878 die ungeheure Länge von 334 323 km oder 45 036 geographischen Meilen erreicht. Hiervon kamen auf Europa 158 484 km, Amerika 152 644 km, Asien 14 279 km, Australien 5 590 km und Afrika 3 326 km. Das Eisenbahnnetz der Erde umfaſste:

| | | | | jährlicher Zuwachs: |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1860 | 106 886 | km | |
| - - | 1865 | 145 114 | - | 7 656 km |
| - - | 1870 | 221 980 | - | 15 373 - |
| - - | 1871 | 235 375 | - | 13 395 - |
| - - | 1872 | 251 032 | - | 15 657 - |
| - - | 1873 | 270 071 | - | 19 039 - |
| - - | 1874 | 283 090 | - | 13 019 - |
| - - | 1875 | 294 400 | - | 11 310 - |
| - - | 1876 | 309 641 | - | 15 241 - |
| - - | 1877 | 322 517 | - | 12 876 - |
| - - | 1878 | 334 323 | - | 11 806 -. |

Die höchste Ausdehnung der jährlich eröffneten Eisenbahnlinien entfällt also auf die Jahre 1871 bis 1873, wogegen in Folge der Krise die Jahre 1874 und 1875 einen namhaften Rückgang des Baues zeigen, welchem wieder in den Jahren 1876/77 ein nicht unbedeutender, durch das Billigerwerden der Eisenbahnmaterialien und Maschinen veranlaſster Aufschwung folgte. Die Anlagekosten der in Europa im Jahre 1875 vorhandenen 141 898 km Bahnen berechnen sich auf 43 550 Millionen Mark, d. i. 308 445 Mark für 1 Kilometer. Auſserhalb Europas betrug das direct erhobene Anlagekapital von 140 102 km Eisenbahnen in demselben Jahre 23 855 Millionen Mk. oder 156 000 Mk. für 1 Kilometer, so daſs das in allen Eisenbahnen der Erde im Jahre 1875 angelegte Kapital auf 67 000 Millionen Mark veranschlagt werden kann. Rechnet man nun die Kosten des Eisenbahnbaues in den Jahren 1876 bis 1878 um 10 pCt. niedriger, so erreicht das im Beginn des Jahres 1879 in den Eisenbahnen der ganzen Erde angelegte Kapital den Gesammtbetrag von 74 600 Millionen Mark. Dieses Kapital würde zu einer vierprozentigen Verzinsung im Jahre 1879 2 984 Millionen Mark jährlich oder nahezu 8,2 Millionen Mark täglich als Reineinnahme vorausgesetzt haben.

Im Jahre 1875 standen auf den Eisenbahnen Europas nicht weniger als 42 000 Lokomotiven, 90 000 Personenwagen und eine Million Lastwagen, auf den Eisenbahnen der ganzen Erde aber 62 000 Lokomotiven, 112 000 Personenwagen und 1 465 000 Lastwagen in Verwendung. Mit diesen wurden jährlich in Europa 1 140 Millionen Personen und 10 800 Millionen Zentner Güter, auf der ganzen Erde aber 1 550 Millionen Personen und 16 130 Millionen Zentner Frachten befördert, so daſs im Durchschnitt täglich mehr als 4 Millionen Personen auf allen Schienenstraſsen der Erde verkehrten und ungefähr 44 Millionen Zentner Güter an ihren Bestimmungsort gebracht wurden.

---

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1[er] Juin 1880.

Die Organisation der schwedischen Postverwaltung. — Das Postwesen der Argentinischen Republik im Jahre 1878. — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 23. Berlin, 4. Juni 1880.

Der Panamakanal (Fortsetzung). — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Anderweite Einrichtung der Geldspalten in den Formularen und Büchern. Verlust von Bahnpostpäckereien. Betrügereien mit Postanweisungen). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Die Rohrpostanlage in Paris. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. Jahrgang 1880. 6. Heft.

Meine neuesten Ausgrabungen in Troja. Von Heinrich Schliemann. — Wer trägt die Schuld? Novelle von Otto Roquette (Schlufs). — Der russisch-chinesische Konflikt. — Adolf Friedrich Graf von Schack als Dichter. Von Albert Moeser. II. — Der Krieg in Südamerika. — Die Familie der Sonne. Von Dr. M. Wilhelm Meyer. II. — Skizzen aus Vorarlberg. Von Otto Speyer. II. — Balladen von Albert Moeser: I. Der Templer auf Cypern. Das Grab im Passeierthal. — Chronik der Gegenwart. — Politische Revue.

4) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 21. Stuttgart, 24. Mai 1880.

Der Baum als Element des Waldes. Von Dr. M. Kienitz. — Der Kerkaflufs in Dalmatien. — Neue Beobachtungen contra Selectionstheorie. — Das Franzosenthum in Canada. — Der orangebäuchige Langflügelpapagei oder Mohrenkopf. — Die polnische Walgerzsage. — Whymper's Besteigung des Chimborazo. — Die Niagarafälle.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Dingler's polytechnisches Journal.** Bd. 236. Heft 5.

Ueber Verwendung der dynamo-elektrischen Maschine zum Betriebe elektrischer Eisenbahnen. Von Dr. Werner Siemens. — Kapillar-Elektrizitätserzeuger von Debrun in Bordeaux. — Differentiallampe für getheiltes elektrisches Licht von Siemens & Halske in Berlin.

**Gäa.** Natur und Leben. 16. Jahrgang. 6. Heft.

Der telegraphische Wetterdienst in Europa und Nordamerika.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 176.

The galvanometer of Marcel Deprez. — Simple telephone transmitter by M. Hopkins. Electric time telegraphs. — Anderson's patent battery.

**Journal of the telegraph.** Vol. XIII. No. 301.

The progress of testing. — On the role of the earth in electrical transmissions.

**L'Electricité.** 3[e] Série. No. 11.

L'action du magnetisme sur l'arc voltaïque. — Progrès de la lumière électrique. — Imprimerie télégraphique.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 13.** BERLIN, JULI. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 57. Das Bahnpostwesen in Rufsland.*)

Von Herrn Post-Secretair Priewe in Berlin.

In Rufsland gelten die gesetzlichen Bestimmungen über die Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen sowohl für die Staats-, als auch für die Privat-Eisenbahnen. Nach diesen Bestimmungen haben die Eisenbahnen im Interesse der Postverwaltung Briefpostsendungen und Gelder, sowie das Postbegleitungspersonal unentgeltlich zu befördern. Für die Beförderung von Post-Packetsendungen dagegen durch die Eisenbahnen hat denselben die Postverwaltung eine Entschädigung von 1/18 Kopeken (1 Kopeke = 3,8 Pf.) für je 40 Pfund des Gewichts der beförderten Packete zu zahlen. Ferner ist in denjenigen Fällen, in welchen bei einer Bahnpostfahrt aufser dem Postschaffner noch ein oder mehrere besondere Begleiter verwendet werden, für diese das tarifmäfsige Eisenbahnfahrgeld der dritten Wagenklasse zu entrichten.

Bei jedem fahrplanmäfsigen Zuge

*) Quellen: Sammlung von Gesetzen und Verordnungen der Regierung, herausgegeben vom regierenden Senat. No. 14. 1873. — Die gegenwärtigen Bestimmungen über die Beförderung der Post auf den Eisenbahnen vom 9. Januar 1873. — Karte der Eisenbahnen, mit Angabe der Abtheilungen der Verwaltung der Postenführung auf den Eisenbahnen, der Nummern der Bahnposten, sowie der Dienstwohnsitze der Directoren und deren Gehülfen. Herausgegeben vom Postdepartement. Petersburg 1879. — Wegeverzeichnifs über Annahme und Abgabe von Sendungen im Bahnpostdienste. Herausgegeben vom Postdepartement. Petersburg 1877. — Dienst-Instruction für die Bahnpostbeamten. Petersburg 1877. — Bestimmungen über die Aufnahme von Personen in den Postdienst. Petersburg 1877.

mufs zur Beförderung der Postsendungen und der begleitenden Postbeamten eine für diesen Zweck besonders hergestellte Abtheilung eines Personenwagens unentgeltlich hergegeben werden. Die Herstellung dieses Raumes hat die Eisenbahnverwaltung auf eigene Kosten zu bewirken; die Ausstattung und innere Einrichtung desselben aber ist Sache der Postverwaltung.

Werden nach einer Richtung täglich mehr als zwei Züge zur Postbeförderung benutzt, so sind die Eisenbahnen zur Einstellung von Wagen, welche eine für den Postdienst besonders eingerichtete Abtheilung enthalten, nur für zwei Züge verpflichtet; bei den übrigen Zügen haben sie nur einen gewöhnlichen, mit einer solchen Einrichtung nicht versehenen Raum eines Personenwagens herzugeben.

Wenn die Postverwaltung eigene Wagen benutzt, so sind dieselben von den Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich zu befördern. Die Herstellung dieser Wagen geschieht auf Kosten der Postverwaltung, die Unterhaltung, mit Ausnahme der Ausstattung und inneren Einrichtung, haben die Eisenbahnverwaltungen für eigene Rechnung zu besorgen. Mit dem Ablaufe einer gewissen, von dem Ministerium der Wegekommunikation in Uebereinstimmung mit dem Ministerium des Innern festzusetzenden Frist gehen die von der Postverwaltung angeschafften Wagen in das Eigenthum der betreffenden Eisenbahnverwaltung über. Bei zeitweiser Unterbrechung des regelmäfsigen Bahnverkehrs haben die Eisenbahnverwaltungen Anordnungen zu treffen, um die Postsendungen nach Orten an der Eisenbahnstrecke fortzuschaffen.

Die Eisenbahnverwaltungen sind für alle durch ihr eigenes oder das Verschulden ihrer Beamten herbeigeführten Verluste und Beschädigungen von Postsendungen verantwortlich.

Die Postverwaltung bestimmt die Züge, mit denen eine Postbeförderung, und die Stationen, an denen das Anhalten der Züge stattfinden soll.

Die Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge, sowie alle Abänderungen der Fahrpläne haben die Eisenbahnverwaltungen thunlichst im Einverständnisse mit der Postverwaltung festzusetzen.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, in ihren Stationsgebäuden auf Verlangen der Postverwaltung abgesonderte Räume zu Postdienstzwecken unentgeltlich herzugeben. Der Flächeninhalt dieser Räume soll nicht weniger als 3 Quadratsaschen (13,5 qm), auf Stationen I. Klasse und auf Kreuzungspunkten nicht weniger als 12 Quadratsaschen (54 qm) betragen. Das bezügliche Verlangen der Postverwaltung mufs vor dem Bau oder vor einem Umbau der Stationsgebäude gestellt werden; andernfalls sind die Eisenbahnverwaltungen zur Hergabe von Räumen nur insoweit verpflichtet, als solche von ihnen entbehrt werden können.

Will die Postverwaltung eigene Gebäude auf Bahnhöfen errichten lassen, so sind die Eisenbahnverwaltungen, vorausgesetzt, dafs dadurch nach dem Ermessen des Ministeriums der Wegekommunikation der Eisenbahnbetrieb in keiner Weise beeinträchtigt wird, verpflichtet, einen ihnen entbehrlichen freien Platz gegen Erstattung der Selbstkosten an die Postverwaltung abzutreten. Die Postverwaltung hat das Recht, auf jeder Station Briefkasten aufzustellen. Die Beaufsichtigung derselben übernehmen die Eisenbahnverwaltungen. Auf Stationen ohne Postanstalt haben die Eisenbahnverwaltungen durch ihre Beamten gewöhnliche, nach dem Orte bestimmte Briefe den Adressaten ausliefern zu lassen. Für jeden so ausgelieferten Brief, mit Ausnahme der Dienstbriefe und von Zeitungen aller Art, können die Eisenbahnbeamten 3 Kopeken von dem Empfänger erheben.

Postdienstliche Telegramme sind auf den Telegraphen der Eisenbahnen unentgeltlich zu befördern. Andererseits befördert die Post unentgeltlich den dienstlichen Schriftwechsel der Eisenbahnverwaltungen bis zum Gewichte von 5 Pfund. Den Eisenbahnverwaltungen ist aufserdem gestattet, die in Angelegenheiten des Eisenbahndienstes von ihnen abzusendenden Briefe und Gelder durch ihre Beamten auf der Bahn befördern zu lassen.

Welche Eisenbahnzüge auf den einzelnen Eisenbahnstrecken zu Postbeförderungen zu benutzen sind, und in welchem Umfange dies zu geschehen hat, bestimmt das Postdepartement in Petersburg. Im Allgemeinen werden mit Personen-, sowie mit Güterzügen Postsendungen aller Art, mit Courierzügen dagegen nur Briefsendungen befördert.

Zur oberen Leitung und Beaufsichtigung des Bahnpostdienstes in Rufsland sind 11 besondere »Abtheilungen« errichtet, deren jeder ein »Director« vorsteht. Der Wirkungskreis dieser Abtheilungen ist in der Weise abgegrenzt, dafs jeder von ihnen bestimmte Bahnpostkurse zugetheilt sind. Die Zahl der letzteren beträgt gegenwärtig 88, wenn auf jedem Kurse die Tour und die Retour als je ein Kurs gerechnet wird, wie dies amtlich geschieht. In gleicher Weise werden auch die Bahnposten, welche auf diesen Kursen in Thätigkeit sind, nicht einfach gezählt, sondern es wird jede Bahnpost mit einer Nummer für die Fahrt nach der einen und mit der nächstfolgenden Nummer für die Fahrt nach der entgegengesetzten Richtung bezeichnet. So führt beispielsweise auf dem Bahnpostkurse zwischen Petersburg und Moskau die Bahnpost in der Richtung nach Moskau die Nummer 1, in der Richtung nach Petersburg die Nummer 2. Demnach werden eben so viele Bahnposten wie Bahnpostkurse gezählt.

Jeder Director hat die einzelnen ihm zugewiesenen Bahnpostkurse einer Abtheilung alljährlich mindestens zweimal dienstlich zu bereisen.

Behufs der möglichst ununterbrochenen persönlichen Beaufsichtigung und Kontrolirung des Dienstbetriebes bei den Bahnposten, sowie zu einer dauernden unmittelbaren Einwirkung und Anregung an Ort und Stelle sind jedem Director »Gehülfen« beigegeben. Die Gesammtzahl der letzteren beträgt gegenwärtig 57.

Der Sitz der einzelnen Abtheilungen und der dienstliche Wohnsitz der den Directoren derselben beigegebenen Gehülfen, sowie welche Bahnpostkurse bz. wieviel Beamte den einzelnen Abtheilungen zugewiesen sind, ergiebt sich aus der folgenden Uebersicht:

Abtheilung I. in Petersburg mit 5 Gehülfen, je einem in Petersburg, Kibarti, Wilna, Warschau, Reval, für die Bahnposten

| | | | |
|---|---|---|---|
| No. 3—4 | Petersburg-Wilna-Kibarti . . . . | mit 22 | Fahrbeamten, |
| No. 5—6 | Wilna-Warschau . . . . . . . . . | 10 | - |
| No. 39—40 | Petersburg-Reval-Baltischport nebst Zweigbahn Taps-Dorpat . . . . . | 12 | - . |

Abtheilung II. in Petersburg mit 6 Gehülfen, davon zwei in Moskau, je einer in Petersburg, Rybinsk, Nischnii-Nowgorod und in Staraja-Russa, für die Bahnposten

| | | | |
|---|---|---|---|
| No. 1—2 | Petersburg-Moskau . . . . . . . | mit 15 | Fahrbeamten, |
| No. 11—12 | Moskau-Nischnii-Nowgorod . . . . | 12 | - |
| No. 23—24 | Bologoe-Rybinsk . . . . . . . . . | 4 | - |
| No. 57—58 | Tschudowa-Nowgorod-Staraja-Russa | 3 | - |
| No. 77—78 | Nowaja-Kineschma . . . . . . . | 4 | - |
| No. 83—84 | Ostaschkowo-Rschew . . . . . . . | 4 | - . |

Abtheilung III. in Moskau mit 6 Gehülfen, je einem in Moskau, Woronesch, Wologda, Koslow, Saratow, Swerewo, für die Bahnposten

| | | | |
|---|---|---|---|
| No. 13—14 | Moskau-Koslow-Woronesch . . . | mit 13 | Fahrbeamten, |
| No. 33—34 | Moskau-Jaroslaw-Wologda . . . . | 8 | - |
| No. 43—44 | Roslow-Tambow-Saratow . . . . . | 7 | - |
| No. 51—52 | Woronesch-Rostow . . . . . . . . | 13 | - |
| No. 79—80 | Nikitowka-Swerewo . . . . . . . . | 5 | - . |

Abtheilung IV. in Moskau mit 6 Gehülfen, je einem in Moskau, Charkow, Losowatuja, Sewastopol, Rostow, Woroschba, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 15—16 | Moskau-Orel-Kursk-Charkow . . | mit | 16 | Fahrbeamten, |
| No. 19—20 | Charkow-Rostow . . . . . . . . | - | 12 | - |
| No. 59—60 | Losowatuja-Sewastopol . . . . . . | - | 12 | - |
| No. 65—66 | Rostow-Wladikaukas . . . . . . . | - | 13 | - |
| No. 73—74 | Woroschba-Merefa . . . . . . . . | - | 4 | - . |

Abtheilung V. in Kiew mit 8 Gehülfen, je einem in Kiew, Kursk, Grajewo, Radziwilow, Elisabetgrad, Nikolajew, Kowel, Mlawa, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 17—18 | Kursk-Kiew . . . . . . . . . . | mit | 13 | Fahrbeamten, |
| No. 53—54 | Sdolbunowo-Radziwilow . . . . . | - | 4 | - |
| No. 55—56 | Kiew-Brest-Grajewo . . . . . . . . | - | 17 | - |
| No. 67—68 | Elisabetgrad-Snamenka-Nikolajew . | - | 8 | - |
| No. 71—72 | Kowel-Lublin-Warschau-Mlawa . . . | - | 10 | - . |

Abtheilung VI. in Orel mit 5 Gehülfen, je einem in Orel, Riga, Witebsk, Dünaburg, Zarizyn, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 7—8 | Riga-Dünaburg-Orel . . . . . . | mit | 15 | Fahrbeamten, |
| No. 9—10 | Kalkuhen-Radziwilsk . . . . . . . | - | 5 | - |
| No. 35—36 | Orel-Grjasi-Zarizyn . . . . . . . . | - | 17 | - |
| No. 85—86 | Riga-Mitau-Moscheiki . . . . . . . | - | 3 | - . |

Abtheilung VII. in Warschau mit 4 Gehülfen, davon zwei in Warschau, je einer in Sosnowice, Alexandrowo, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 25—26 | Warschau-Sosnowice nebst Zweigbahn nach Granica . . . . . . . | mit | 16 | Fahrbeamten, |
| No. 27—28 | Warschau-Alexandrowo . . . . . | - | 10 | - |
| No. 29—30 | Warschau-Brest-Litewsk . . . . . | - | 4 | - |
| No. 31—32 | Koluski-Lodz . . . . . . . . . . . | - | 2 | - |
| No. 87—88 | Iwangorod-Lukow . . . . . . . . | - | 4 | - . |

Abtheilung VIII. in Moskau mit 4 Gehülfen, je einem in Moskau, Brest-Litewsk, Romny, Libau, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 41—42 | Moskau-Smolensk-Minsk-Brest-Litewsk . . . . . . . . . . . | mit | 19 | Fahrbeamten, |
| No. 45—46 | Romny-Wilna-Koschedary-Libau . . | - | 20 | - . |

Abtheilung IX. in Odessa mit 7 Gehülfen, je einem in Odessa, Kasatin, Birsula, Schmerinka, Ungheni, Bender, Rena, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 21—22 | Kasatin-Schmerinka-Odessa . . . | mit | 14 | Fahrbeamten, |
| No. 37—38 | Charkow-Poltawa-Birsula . . . . . | - | 14 | - |
| No. 47—48 | Schmerinka-Woloczyska . . . . . | - | 5 | - |
| No. 49—50 | Rasdelnaja-Ungheni . . . . . . . . | - | 5 | - |
| No. 75—76 | Bender-Galaz . . . . . . . . . . . | - | 4 | - . |

Abtheilung X. in Perm mit 1 Gehülfen in Jekaterinburg, für die Bahnposten

No. 81—82 Perm-Jekaterinburg . . . . . . . mit 10 Fahrbeamten.

Abtheilung XI. in Riajsk mit 5 Gehülfen, je einem in Riajsk, Wejasma, Jeletz, Sysran, Orenburg, für die Bahnposten

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No. 61—62 | Riajsk-Wejasma nebst Zweigbahn nach Jeletz . . . . . . . . . . | mit | 14 | Fahrbeamten, |
| No. 63—64 | Riajsk-Sysran . . . . . . . . . . | - | 12 | - |
| No. 69—70 | Sysran-Orenburg . . . . . . . . . | - | 8 | - . |

Die Gesammtzahl der auf diesen Bahnpostkursen beschäftigten Beamten beträgt gegenwärtig 442. Auf den einzelnen Bahnpostkursen ist natürlich die Zahl der Beamten je nach der Zahl der zu Postbeförderungen benutzten Züge verschieden. In der Regel wird jeder Zug von zwei Beamten und einem Unterbeamten begleitet.

Was zunächst die Bestimmungen bezüglich des durch die Bahnposten zu vermittelnden Briefverkehrs anbetrifft, so hat jede Bahnpost auf jede an ihrer Route belegene Postanstalt regelmäfsig bei jedem Zuge einen Briefkartenschlufs zu fertigen. In denselben sind die der Bahnpost für die betreffende Postanstalt von weiterher zugegangenen Briefkartenschlüsse insoweit zu übertragen, als zu ihrer Unterbringung in dem Briefbeutel (Briefsack) auf dieselbe Raum vorhanden ist; im anderen Falle werden die Briefkartenschlüsse blofsgehend überwiesen. Inwieweit die Bahnposten auch auf Postanstalten an anderen Routen oder auf andere Bahnposten Kartenschlüsse anzufertigen haben, bestimmt das Postdepartement in Petersburg. Untereinander treten in der Regel nur diejenigen Bahnposten in einen Briefkartenwechsel, zwischen denen ein unmittelbarer Anschlufs besteht.

Dagegen haben die Postanstalten an der Eisenbahn auf jede bei ihnen vorüberfahrende Bahnpost stets, auf die an derselben Strecke belegenen Postanstalten jedoch nur dann Briefkartenschlüsse anzufertigen, wenn für diese Postanstalten Briefsendungen vorliegen. Ferner sind von den Postanstalten nach Bedürfnifs Briefkartenschlüsse zu unterhalten entweder mit Postanstalten an anderen Eisenbahnrouten oder mit den Bahnposten dieser anderen Routen, je nach den Festsetzungen des Postdepartements in Petersburg.

In die Briefkartenschlüsse einer Postanstalt an der Eisenbahn auf die vorüberfahrende Bahnpost dürfen nur Briefsendungen für das Ausland aufgenommen werden, und auch nur dann, wenn der Bahnpost die Bearbeitung der Briefsendungen für das betreffende Ausland obliegt. Ist dies nicht der Fall, so sind die Sendungen in die Briefkartenschlüsse aufzunehmen, welche die Postanstalt auf Postanstalten oder Bahnposten anderer Routen anzufertigen hat.

Diese, sowie die übrigen Briefkartenschlüsse der Postanstalt an der Eisenbahn werden in den Briefkartenschlufs auf die vorüberfahrende Bahnpost übertragen, insoweit sie in dem Briefsacke auf dieselbe unterzubringen sind, im anderen Falle dagegen der Bahnpost blofsgehend zugeführt.

Alle für das Inland bestimmten Briefsendungen sind von den Postanstalten an der Eisenbahn der vorüberfahrenden Bahnpost in geschlossenen Briefpacketen zu übergeben, d. h. mittels directer Briefkartenschlüsse auf diejenigen Postanstalten oder Bahnposten, auf welche die betreffende Postanstalt nach allgemeinen oder besonderen Bestimmungen solche Kartenschlüsse anzufertigen hat. Nur insoweit, als nach Fertigstellung der directen Briefpackete noch Briefsendungen zur Auflieferung gelangen, können diese der Bahnpost lose zugeführt werden. Von dieser Befugnifs machen viele Postanstalten einen ausgedehnten Gebrauch, indem sie den Schlufs der directen Briefpackete möglichst frühzeitig eintreten lassen.

Die Briefkartenschlüsse der Bahnposten auf die Postanstalten ihres Kurses und umgekehrt, sowie die auf besonderen Festsetzungen beruhenden Briefkartenschlüsse müssen auch dann, wenn Sendungen zur Absendung nicht vorliegen, angefertigt, d. h. es müssen Leerkarten ausgewechselt werden.

Die Zahl der im russischen Eisenbahn-Postdienste vorkommenden Briefkartenschlüsse ist hiernach beträchtlich. So werden z. B., abgesehen von den blofsgehend zur Uebergabe gelangenden Briefkartenschlüssen, von der Bahnpost No. 8 Orel - Dünaburg - Riga mittels Briefkartenschlusses auf die Uebergangsstation Dünaburg behufs der Weitergabe an die Bahnpost No. 4 Kibarti - Wilna - Petersburg stets über 20 Versteck - Briefbeutel und Versteck-Briefpackete abgewiesen.

In die Briefkarten sind, von den Postanstalten wie von den Bahnposten, aufser den Versteck - Briefbeuteln bz.

Versteck-Briefpacketen, deren Eintragung nach Abgangs- und Bestimmungsort zu geschehen hat, noch namentlich einzutragen: die amtlichen Briefe, Kronenbriefe genannt, nach der auf denselben in der linken unteren Ecke von der absendenden Behörde anzugebenden Journal-Nummer, ferner die Einschreibbriefe unter Angabe des Adressaten und des Bestimmungsortes. Aufserdem ist, für jede dieser drei Gattungen namentlicher Eintragungen besonders, die Summe derselben in den Briefkarten anzugeben. Nur der Zahl nach werden eingetragen: aus dem internen Verkehr die nicht vollständig bezahlten, aus dem internationalen die unfrankirten Briefe, in beiden Fällen mit der Summe in Rubeln und Kopeken der auf den Briefen haftenden Portobeträge. Ganz unfrankirte Briefe können im internen Verkehr Rufslands nicht vorkommen, da in demselben jeder Brief bei der Aufgabe mit einer Freimarke im Werthe von mindestens 7 Kopeken versehen werden mufs, welcher Betrag der Taxe für den einfachen Brief entspricht. Weitere Angaben sind in den Briefkarten nicht zu machen. Insoweit aber letztere Eintragungen enthalten, ist eine Abschrift derselben, von den Postanstalten wie von den Bahnposten, in einem dazu bestimmten Buche zurückzubehalten. Bei den Postanstalten erscheinen in diesem Buche die Abschriften unter fortlaufenden Nummern. Die Nummer des Abschriftbuches ist am Kopfe der Karte bei dem betreffenden Vordrucke zu vermerken. Aufser dem Vordrucke für Abgangs- und Bestimmungsort, sowie für Datum und Jahr enthalten die von den Postanstalten abzusendenden Briefkarten noch einen Vordruck, welcher die Rechnungs-Revisionsstelle für den betreffenden Kartenschlufs bezeichnet, und zwar in der Weise, dafs angegeben ist, aus welchen Gouvernements der Postbezirk besteht, dessen Verwalter den Kartenschlufs in rechnerischer Beziehung zu prüfen hat. Demnach findet sich beispielsweise am Kopfe der Briefkarten, welche die Postanstalt in Plock absendet, der Vordruck: »Dem Verwalter des Postbezirks in Lomza zur Prüfung aus den Gouvernements Lomza, Plock und Suwalki«.

Auf den von den Bahnposten herrührenden Briefkarten ist eine die Revisionsstelle bezeichnende Angabe nicht enthalten, da diese Karten von der Abtheilung geprüft werden, welche der betreffenden Bahnpost vorgesetzt ist.

Die Briefkartenschlüsse, welche die Postanstalten an der Eisenbahn mit der bei ihnen vorüberfahrenden Bahnpost und umgekehrt zu unterhalten haben, sowie diejenigen, welche die anschliefsenden Bahnposten unter sich wechseln, werden durchweg in Briefbeutel verpackt, alle übrigen Briefkartenschlüsse dagegen zu Briefpacketen formirt. Ausnahmsweise jedoch findet die Verwendung von Briefbeuteln auch für die auf besonderer Festsetzung des Postdepartements beruhenden Briefkartenschlüsse solcher Postanstalten untereinander statt, zwischen denen regelmäfsig der Briefverkehr von gröfserem Umfange ist.

Die Briefbeutel sind aus Leinenzeug gefertigt und mit Kautschuk überzogen. Sie werden, mit der Jahreszahl der Anschaffung und der Inventarisationsnummer versehen, von dem Postdepartement in Petersburg den Poststellen geliefert. Diese haben alsdann die Briefbeutel nur noch mit der Aufschrift des Abgangsortes zu versehen. Die Angabe des Bestimmungsortes unterbleibt auf allen denjenigen Briefbeuteln, welche zwischen der absendenden und der empfangenden Stelle zur Auswechselung von Hand zu Hand bestimmt sind. Die Aufschrift »Briefbeutel« wird nicht angewendet, weil in Rufsland zur Verpackung anderer als Briefsendungen Beutel nicht benutzt werden.

Die Briefbeutel sind mindestens mit einem Siegel zu verschliefsen, ebenso die Briefpackete. Zu diesen ist graues Packpapier zu verwenden. Aufser der Versiegelung findet noch eine kreuzweise Umschnürung der Briefpackete mit Bindfaden dann statt, wenn eine solche wegen der Gröfse des Bundes nothwendig erscheint. Auf der siegelfreien Seite sind die Bunde mit Ab-

gangs- und Bestimmungsort zu überschreiben. Einen Verschlufs mit anderem Material als Siegellack, insbesondere mit den bei uns vielfach zur Verwendung kommenden Oblaten, kennt man in Rufsland nicht, ebensowenig die bei uns übliche Beklebung der Briefpackete mit Titelschildern, vielmehr sind Abgangs- und Bestimmungsort stets handschriftlich anzugeben, obgleich oftmals die Herstellung einer vollkommen deutlichen Aufschrift auf dem rauhen Packpapier der Briefpackete kaum möglich ist.

Gehören zu den Briefkartenschlüssen Einschreibbriefe, so werden diese zunächst abgesondert verpackt und dann mit den übrigen Briefpostsendungen vereinigt in die Briefbeutel bz. Briefpackete aufgenommen.

Hinsichtlich des Briefpostverkehrs liegen den Bahnposten auch gewisse Annahmeverrichtungen ob. Die Bahnposten müssen nämlich bis zu dem Augenblicke des Abganges oder Weiterganges des Zuges gewöhnliche Briefe, welche in der Richtung des Zuges abzusenden sind, vom Publikum zur Beförderung annehmen. Die Einlieferung hat vorzugsweise mittels der an den Eisenbahnpostwagen befindlichen Briefkasten zu erfolgen. Der Annahme von Briefen müssen sich ferner die Gehülfen der Abtheilungsdirectoren an dem Orte ihres dienstlichen Wohnsitzes unterziehen, wenn dieser ein anderer ist, als derjenige der vorgesetzten Abtheilung. Für die Fälle ihrer dienstlichen Abwesenheit von ihren Stationsorten beauftragen die Gehülfen mit diesem Annahmedienste einen der nachgeordneten Beamten. Die Annahme hat 1 ½ Stunde vor dem planmäfsigen Abgange jedes Zuges mit Bahnpostbegleitung zu beginnen und dauert bis zum Abgange oder Weitergange desselben. Sowohl die bei den Bahnposten eingelieferten als auch die von den Gehülfen angenommenen Briefe werden im Bahnpostwagen mit dem Kursstempel der Bahnpost bedruckt. Der Kursstempel der Bahnposten ist von runder Form, trägt in dem Stempelringe die Bezeichnung »Bahnpost« und dahinter die Nummer, welche die Bahnpost führt. Die Mitte des Stempels enthält Einsatzzahlen für das Datum und Jahr, Einsatzbuchstaben für den Monat, und bei denjenigen Bahnposten, welche täglich mehrmals dieselbe Strecke befahren, aufserdem noch eine Einsatzzahl für die Zugnummer. Um die Stationsorte, welche von der Bahnpost berührt werden, durch den Kursstempel unterscheidend zu bezeichnen, werden so viele Einsatzzahlen in der natürlichen Nummerfolge verwendet, als Stationen vorhanden sind. Diese Einsatzzahlen kommen im Stempelringe zwischen zwei Sternchen zu stehen. Hat der Zug z. B. die 2. Station verlassen, so wird die Einsatzzahl 2 aus dem Stempel genommen und zur Bezeichnung der 3. Station die Zahlentype 3 eingesetzt.

Bezüglich des Fahrpostverkehrs beschränkt sich die Thätigkeit der Bahnposten auf die Vermittelung des Austausches der Fahrpostsendungen zwischen den Postanstalten an der von ihnen befahrenen Eisenbahnstrecke. Alle über diese Strecke hinaus bestimmten Fahrpostsendungen haben die Postanstalten zum Zwecke der Umarbeitung auf diejenige Postanstalt desselben Kurses zu leiten, bei welcher der Uebergang auf die andere Route stattfindet. Ein unmittelbarer, unaufgehaltener Fahrpostverkehr zwischen den Bahnposten unter einander besteht somit nicht. Mit Ausnahme der blofsgehenden Wagenstücke mit und ohne Werthangabe und der nach Anordnung des Postdepartements auf einzelnen Kursen stückweise zum Austausch gelangenden Geldbriefe bis 500 Rubel haben die Postanstalten alle übrigen Fahrpostsendungen an die Bahnpost verpackt zu übergeben.

Geld- und Werthbriefe, deren angegebener Werth im Einzelnen den Betrag von 500 Rubeln nicht übersteigt, sind in haltbares graues Packpapier zu verpacken. Das so gefertigte Geldbund ist kreuzweise mit Bindfaden fest zu umschnüren und dergestalt mit Siegellack zu verschliefsen, dafs ohne Verletzung der Verpackung oder der Verschnürung oder der Siegelabdrücke dem Inhalte nicht beizukommen ist.

Auf der siegelfreien Aufsenseite werden Abgangs- und Bestimmungsort, wie bei den Briefpacketen, unmittelbar auf das Packpapier niedergeschrieben. An derselben Stelle ist die Zahl der in dem Geldbunde enthaltenen Briefe, der Gesammtwerthbetrag derselben und das Gewicht des Geldbundes anzugeben. Zur Verpackung von Geld- und Werthbriefen, deren angegebener Werth im Einzelnen mehr als 500 Rubel beträgt, kommen Ledertaschen zur Verwendung. Diese Taschen sind mit einem Siegel und mit einer Plombe zu verschliefsen. Zur Unterbringung von Werthpacketen mit bedeutendem Werthinhalte dienen grofse und kleine Felleisen. Aufser Werthpacketen werden in die Felleisen, soweit der Raum es gestattet, auch Geldbunde und Geldtaschen, in die grofsen Felleisen sogar verschlossene kleine Felleisen verpackt, wenn die bezeichneten Gegenstände entweder nach dem Bestimmungsorte des Felleisens gerichtet sind oder nach diesem Orte der Ueberleitung wegen zu gelangen haben. Jedes Felleisen ist mit mehreren Siegeln zu verschliefsen und mit einer Plombe zu versehen. Die Karten, welche die in das Felleisen verpackten Sendungen nachweisen, werden in dasselbe nicht mitverpackt, sondern von der Abgangspostanstalt an die Bestimmungspostanstalt des Felleisens unter Briefumschlag mit der Briefpost abgesandt. Das Felleisen enthält nur ein kurzes Verzeichnifs der darin verpackten Gegenstände.

Der Austausch der Postsendungen zwischen der Bahnpost und den Postanstalten an der von dieser befahrenen Eisenbahnstrecke geschieht auf Grund eines Verzeichnisses, welches nach einem gedruckten Formulare hergestellt wird. Letzteres, von der Gröfse eines halben Bogens Papier, enthält auf einer und derselben Seite oben den Vordruck für das Uebergabe-Verzeichnifs und darunter denjenigen für das Verzeichnifs zur Empfangsbescheinigung.

Wie das Formular eingerichtet ist und worauf in demselben der Vordruck sich erstreckt, ergiebt die nebenstehende Skizze.

Der übergebende Beamte hat vor der Uebergabe beide Verzeichnisse dem Vordrucke gemäfs übereinstimmend auszufüllen und das Uebergabe-Verzeichnifs mit seiner Unterschrift zu versehen. Das Verzeichnifs zur Empfangsbescheinigung erhält er zurück, nachdem dasselbe von dem übernehmenden Beamten mit der Quittung versehen worden.

Aufser nach der Stückzahl müssen in den Verzeichnissen noch besonders eingetragen sein die Felleisen, Taschen und Briefbeutel nach Abgangsort und Inventarisations-Nummer, die Wagenstücke mit Werthangabe nach dem Werthbetrage.

Der Austausch ist in der Weise zu bewirken, dafs zunächst die Abnahme der für die Postanstalt und darauf die Uebergabe der für die Bahnpost bestimmten Sendungen erfolgt. In beiden Fällen mufs genau die Reihenfolge eingehalten werden, in welcher die auszutauschenden Gegenstände in dem Uebergabe-Verzeichnisse eingetragen sind. Bei der Uebergabe an die Bahnpost hat neben diesem Verzeichnisse der Beamte der Postanstalt noch eine auf die Bahnpost lautende Frachtkarte, auf einzelnen Kursen auch noch auf die Kurspostanstalten gerichtete Geldkarten zu übergeben.

In die Frachtkarte müssen sämmtliche für die Bahnpost bestimmten Wagenstücke mit und ohne Werthangabe nach dem Namen des Empfängers, nach Gewicht und Bestimmungsort, die Wagenstücke mit Werthangabe aufserdem nach dem Werthbetrage eingetragen werden.

Die Geldkarten sind dazu bestimmt, auf denjenigen Eisenbahnkursen, für welche dies von dem Postdepartement in Petersburg ausdrücklich vorgeschrieben ist, der Bahnpost stückweise behufs der stückweisen Weiterabgabe an die unterwegs belegenen Postanstalten Geld- und Werthbriefe im Einzelnen bis zum Betrage von 500 Rubeln zu überweisen. Die Schlufssummen der Frachtkarte und der Geldkarten sind in das Uebergabe-Verzeichnifs zu übertragen.

## Uebergabe-Verzeichnifs.

Uebergeben von . . . . . . . . . . . . . den . . . ten . . . . . . . . . . 18 . . .

| | Stückzahl. | Nummer und Zeichen der Gegenstände, sowie Werth der Wagenstücke. |
|---|---|---|
| Grofse Felleisen . . . . . . | | |
| Kleine Felleisen . . . . . . | | |
| Taschen . . . . . . . . . . . . | | |
| Werthwagenstücke . . . . . | | |
| Gewöhnliche Wagenstücke . | | |
| Estafetten . . . . . . . . . . . | | |
| Geldbunde und Geldbriefe | | |
| Briefbeutel . . . . . . . . . | | |
| Summe . . . | | (Unterschrift.) |

## Verzeichnifs zur Empfangsbescheinigung.

Empfangen aus . . . . . . . . . . . . . den . . . ten . . . . . . . . . . 18 . . .

| | Stückzahl. | Nummer und Zeichen der Gegenstände, sowie Werth der Wagenstücke. |
|---|---|---|
| Grofse Felleisen . . . . . . | | |
| Kleine Felleisen . . . . . . | | |
| Taschen . . . . . . . . . . . . | | |
| Werthwagenstücke . . . . . | | |
| Gewöhnliche Wagenstücke . | | |
| Estafetten . . . . . . . . . . . | | |
| Geldbunde und Geldbriefe | | |
| Briefbeutel . . . . . . . . . | | |
| Summe . . . | | (Quittung des Beamten.) |

Bei der Uebergabe an die Postanstalt hat die Bahnpost aufser dem Uebergabe-Verzeichnisse noch ein Verzeichnifs nach dem umstehend angegebenen Formulare anzufertigen, welches sich auf der Rückseite des von den Bahnposten zu benutzenden Briefkartenformulares befindet.

In diesem Verzeichnisse sind alle diejenigen Stationen und anschliefsenden Bahnposten vorgedruckt, von denen die Bahnpost entweder Fahrpost- und Briefpostgegenstände, oder nur letztere erhalten kann. Die Schlufssummen dieses Verzeichnisses gehen in das Uebergabe-Verzeichnifs über. Sollten in einzelnen Fällen Gegenstände zur Uebergabe überhaupt nicht vorliegen, so sind doch Leer-Verzeichnisse und Leer-Empfangsbescheinigungen zu übergeben. Der Uebergabe von Leer-Frachtkarten und von Leer-Geldkarten bedarf es dagegen nicht.

# Verzeichnifs

der von der Bahnpost No. . . .
an . . . . . . . . . . . . . . abzugebenden Gegenstände.
den . . .ten . . . . . . . . 18 . . .

| Stationsorte etc., von denen die Gegenstände empfangen worden sind. | Grofse Felleisen. | Kleine Felleisen. | Taschen. | Werthwagenstücke. | Gewöhnliche Wagenstücke. | Estafetten. | Geldbunde und Geldbriefe. | Briefbeutel. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| Summe . . . | | | | | | | | | |

Bei der Uebernahme ist auf Grund der Uebergabepapiere zu prüfen, ob die in denselben eingetragenen Gegenstände der Stückzahl nach richtig vorhanden und äufserlich gut beschaffen sind, ob der Siegel- bz. der Plombenverschlufs unverletzt ist, ferner ob die Nummern und Zeichen der Felleisen, Taschen und Briefbeutel, sowie die Werthangaben auf den Geld- und Werthsendungen mit den bezüglichen Eintragungen übereinstimmen. Ergeben sich hierbei in der einen oder anderen Beziehung Ausstellungen, so ist von dem übergebenden Beamten in dem Uebergabe-Verzeichnisse und gleichlautend in dem Verzeichnisse zur Empfangsbescheinigung ein entsprechender Vermerk niederzuschreiben.

Ein Beamter der Kurspostanstalt mufs bei dem Uebergabe- und Abnahmegeschäfte stets zugegen sein. Derselbe hat hierbei die Aufsicht zu führen, die Gegenstände bei der Abnahme zu besichtigen und die Quittung über die empfangenen Gegenstände in dem Verzeichnisse zur Empfangsbescheinigung auszustellen. Ein oder mehrere Unterbeamte haben die Gegenstände von der Bahnpost in Empfang zu nehmen, sowie den Transport von und nach dem Bahnpostwagen zu bewirken.

Bei dem Transport sind besondere Vorsichtsmafsregeln nicht angeordnet. Die Sachen werden, gleichviel ob sie einen bedeutenden oder geringen Werth haben, auf offenen Schiebkarren oder offenen, vorn und hinten mit je einer Lattenwand versehenen Wagen befördert. Verdeckte Perronwagen, wie solche bei uns zum Transporte von Werthsendungen Verwendung finden, existiren im russischen Postdienstbetriebe nicht. Ebensowenig macht man dort zum Zwecke einer gröfseren Beschleunigung des Abnahme- und Uebergabegeschäfts von Packetsäcken und Packetkörben Gebrauch. Auch ist es in Rufsland nicht gebräuchlich, Briefbeutel und Briefpackete durch Abwerfen und mittels Fang-Apparats auszutauschen.

In Fällen, wo Briefbeutel von einer Bahnpost auf eine anschliefsende Bahnpost unmittelbar übergehen, hat der Beamte der ankommenden Bahnpost die zu übergebenden Sachen persönlich zu überbringen. Dies mufs selbst dann geschehen, wenn zum Transporte derselben Fuhrwerk nöthig ist.

Die Bahnpost hat über die von ihr übernommenen und wieder weitergegebenen Gegenstände einen Nachweis in einem Reiseberichte zu führen, welcher nach beendeter Fahrt dem Director

der vorgesetzten Abtheilung oder dessen Gehülfen zu überreichen ist. Zu dem Berichte kommt ein gedrucktes Formular in Anwendung. Dasselbe besteht aus einem ganzen Bogen und hat eine Breite von beinahe 1 m, eine Höhe von $^1/_2$ m.

Auf der ersten Seite befindet sich die Einleitung des Berichts und unter dieser die Nachweisung über das Porto auf den der Bahnpost zugegangenen und von ihr abgewiesenen Briefpostsendungen. Die 2. und 3. Seite des Formulars ist bestimmt für die Nachweisung über die der Bahnpost zugegangenen und von ihr abgewiesenen grofsen Felleisen, kleinen Felleisen, Taschen, Werthwagenstücke, gewöhnlichen Wagenstücke, Estafetten, Geldbunde bz. losen Geldbriefe. Die 4. Seite endlich enthält die Nachweisung über die der Bahnpost zugegangenen und von ihr wieder abgewiesenen Briefbeutel, Briefpackete und Einschreibbriefe, sowie über die von ihr auf Stationen ohne Postanstalt abgegebenen gewöhnlichen Briefsendungen.

Zur Einleitung des Berichts enthält das Formular folgenden Vordruck:

»Reisebericht der Bahnpost No. ...
an den Herrn Director der ..ten Abtheilung.

Ich habe die Ehre, Ihnen den Reisebericht der Bahnpost No. ... vom ..ten ........ 18.. zu überreichen.

Der 1. Beamte der Bahnpost: Der 2. Beamte:

Der Schaffner der Bahnpost:

..........., Begleiter der Bahnpost mit Eisenbahnbillet No. ...«

Das unter der Einleitung befindliche Formular zu der erwähnten Porto-Nachweisung hat folgende Einrichtung:

## Nachweisung

über das Porto von den ganz unfrankirten und von den nicht genügend frankirten Briefpostsendungen, welche für das russische Reich bestimmmt sind.

| Von welcher Poststelle die Briefe eingegangen sind und No. der Briefkarte. | Interne. | | | Internationale. | | | Wohin die Briefsendungen abgewiesen worden sind. | Interne. | | | Internationale. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück. | Von dem Empfänger einzuziehendes Porto. Rubel. | Kop. | Stück. | Von dem Empfänger einzuziehendes Porto. Rubel. | Kop. | | Stück. | Von dem Empfänger einzuziehendes Porto. Rubel. | Kop. | Stück. | Von dem Empfänger einzuziehendes Porto. Rubel. | Kop. |
| | | | | | | | | | | | | | |

Der expedirende Beamte:

Unter den in der Ueberschrift erwähnten »ganz unfrankirten« Briefpostsendungen werden unfrankirte Briefe aus dem internationalen Verkehr verstanden, da im internen Verkehr Rufslands, wie bereits gesagt, ganz unfrankirte Briefe nicht vorkommen.

Der Vordruck »No. der Briefkarte« bezieht sich nur auf inländische Briefkartenschlüsse, auf solche nämlich, mittels welcher der Bahnpost von inländischen Postanstalten nicht genügend frankirte Briefe zugehen. Die nähere Bezeichnung auch der internationalen Briefkartenschlüsse wäre, da die Briefkarten Rechnungspositionen nicht enthalten, zwecklos. Bezüglich des internationalen Verkehrs erfolgen daher die Eintragungen lediglich auf Grund der vorliegenden Briefe.

In die Nachweisung werden, unter Angabe des Auflieferungsortes, der Stückzahl und des Portobetrages, auch diejenigen für Rufsland bestimmten,

nicht genügend frankirten Briefe aufgenommen, welche mittels des Briefkastens am Bahnpostwagen zur Einlieferung gelangen.

Nach beendeter Fahrt wird die Nachweisung abgeschlossen und von dem Beamten, welcher die Briefpost bearbeitet hat, unterschrieben. Der Abschlufs mufs ergeben, dafs der nachgewiesene Zugang mit dem nachgewiesenen Abgange übereinstimmt.

In demjenigen Theile des Formulars, welcher zum Nachweise der von der Bahnpost empfangenen und weitergegebenen grofsen Felleisen, kleinen Felleisen u. s. w. dient, brauchen nur die betreffenden Zahlen eingerückt zu werden, da alle übrigen Angaben einschliefslich der Namen der bei der Bahnpost, welche das Formular anwendet, in Betracht kommenden Stationen vorgedruckt sind.

Um die Einrichtung dieses Formulars zu veranschaulichen, ist die nachstehende Skizze entworfen worden, und zwar nach demjenigen Formular, welches die Bahnpost No. 27 (Warschau-Alexandrowo) anzuwenden hat. In dem Formular sind 12 bz. 13 Stationen vorgedruckt. Hier genügt es, nur 4 bis 5 derselben aufzuführen, um durch eine beispielsweise Ausfüllung des Formulars deutlich zu machen, in welcher Weise die Eintragungen zu geschehen haben.

## Nachweisung

über den Empfang und die Abgabe von Gegenständen durch die Bahnpost No. 27.

| | Pruschkowo. | | | | | | | Kutno. | | | | | | | Kowal. | | | | | | | Alexandrowo. | | | | | | | Summe. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Grofse Felleisen. | Kleine Felleisen. | Taschen. | Werthwagenstücke. | Gewöhnliche Wagenstücke. | Etafetten. | Geldbunde und Geldbriefe. | Grofse Felleisen. | Kleine Felleisen. | Taschen. | Werthwagenstücke. | Gewöhnliche Wagenstücke. | Estafetten. | Geldbunde und Geldbriefe. | Grofse Felleisen. | Kleine Felleisen. | Taschen. | Werthwagenstücke. | Gewöhnliche Wagenstücke. | Estafetten. | Geldbunde und Geldbriefe. | Grofse Felleisen. | Kleine Felleisen. | Taschen. | Werthwagenstücke. | Gewöhnliche Wagenstücke. | Estafetten. | Geldbunde und Geldbriefe. | Grofse Felleisen. | Kleine Felleisen. | Taschen. | Werthwagenstücke. | Gewöhnliche Wagenstücke. | Estafetten. | Geldbunde und Geldbriefe. |
| Warschau | — | — | — | 1 | 3 | 1 | — | 1 | — | — | 3 | 6 | 1 | 4 | — | 1 | — | — | 3 | 1 | 2 | — | — | 1 | 5 | 8 | — | 7 | 1 | 1 | 1 | 9 | 20 | 3 | 13 |
| Pruschkowo | | | | | | | | 1 | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | 1 | 2 | 1 | — | — | — | — | 1 | 4 | — | 1 | 1 | — | — | 2 | 8 | 1 | 1 |
| | — | — | — | 1 | 3 | 1 | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kutno | | | | | | | | | | | | | | | 1 | — | 1 | 2 | 6 | 3 | 4 | 1 | — | — | 1 | 3 | — | 5 | 2 | — | 1 | 3 | 9 | 3 | 9 |
| | | | | | | | | 2 | — | — | 3 | 8 | 1 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kowal | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | — | 1 | 1 | 2 | 4 | — | 3 | — | 1 | 1 | 2 | 4 | — | 3 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 3 | 11 | 5 | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| Alexandrowo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 2 | 9 | 19 | — | 16 | | | | | | | |
| Summe von allen Stationen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 2 | 3 | 16 | 41 | 7 | 26 |

Erster Beamte:

Zweiter Beamte:

Hier mufs zunächst bemerkt werden, dafs in dem Formulare allgemein, sowohl am Kopfe der einzelnen Spalten, als auch am Fufse derselben, nur solche Stationsorte vorgedruckt werden, an welchen sich entweder Postcomtoire oder Postabtheilungen oder doch mindestens Posteinrichtungen »zur Annahme und Ausgabe von Korrespondenz aller Art« befinden.

Die Postcomtoire und die Postabtheilungen sind Postanstalten, welche die

Befugnifs zur Annahme und Ausgabe von Postsendungen aller Art haben. Die Poststellen zur Annahme und Ausgabe von Korrespondenz aller Art haben zur Annahme und Ausgabe von Geldsendungen nur eine beschränkte Befugnifs. Aufserdem giebt es in Rufsland auch Postanstalten mit noch mehr begrenzten Befugnissen, nämlich Poststellen zur Annahme und Ausgabe, ferner auf einzelnen Eisenbahnstationen Poststellen nur zur Ausgabe einfacher Korrespondenz. Diese beiden letzten Arten von Posteinrichtungen kommen hier nicht in Betracht.

Die Eintragungen in die einzelnen Spalten der Nachweisung sind in der Weise zu bewirken, dafs die von der Bahnpost auf einer Station empfangenen Gegenstände neben dieser Station auf der Querlinie der Zahl und Gattung nach unter denjenigen am Kopfe der Nachweisung vorgedruckten Stationsorten erscheinen, bei denen sie zur Abgabe gelangen müssen. In die letzte mit »Summe« überschriebene Spalte sind die Summen von jeder Querlinie zu verzeichnen. Bei richtiger Eintragung der Gegenstände nach Gattung und Stückzahl und richtiger Aufrechnung müssen die in dieser Spalte verzeichneten einzelnen Summen den Summen entsprechen, welche in den der Bahnpost von den betreffenden Stationsorten zugegangenen Uebergabe-Verzeichnissen erscheinen. Dahingegen werden durch die Aufrechnungen in vertikaler Richtung die Summen jeder einzelnen Gattung derjenigen Gegenstände ermittelt, welche bei den einzelnen Stationen zur Abgabe kommen.

Aus der Aufrechnung der einzelnen Quersummen ergiebt sich die Gesammtzahl der verschiedenen Gattungen von Gegenständen, welche die Bahnpost empfangen, aus der Aufrechnung der einzelnen Vertikalsummen die Gesammtzahl der verschiedenen Gattungen von Gegenständen, welche die Bahnpost abgegeben hat. Beide Hauptsummen müssen bei dem Abschlusse der Nachweisung mit einander übereinstimmen.

Die Nachweisung endlich über die der Bahnpost zugegangenen und die von ihr abgewiesenen Briefbeutel, Briefpackete und Einschreibbriefe, sowie über die auf Stationen ohne Postanstalt abgegebenen gewöhnlichen Briefsendungen ist nach folgendem Formular anzufertigen:

| Die Bahnpost No. . . . hat empfangen | | | Die Bahnpost No. . . . hat abgegeben | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | bei Stationen mit Postanstalt | | bei Stationen ohne Postanstalt | | | | | | | | |
| | | | | | | interne | | | | | internationale | | | |
| | | | | | | Briefe | | | | | Briefe | | | |
| Benennung der Stationen etc., wo empfangen. | Briefbeutel und Briefpackete. | Einschreibbriefe. | Benennung der Stationen etc., wo abgegeben. | Briefbeutel und Briefpackete. | Einschreibbriefe. | portofreie. | frankirte. | offene. | Kreuzbandsendungen. | Periodische Schriften. | frankirte. | offene. | Kreuzbandsendungen. | Periodische Schriften. |
| | | | | | | | | | | | | | | |

In diesem Formulare sind die Namen aller Stationen des Kurses vorgedruckt, auch derjenigen, an welchen sich Postanstalten nicht befinden, auf welchen aber auf Anordnung des Postdepartements frankirte gewöhnliche Briefsendungen behufs der Auslieferung an die Empfänger den Eisenbahnbeamten zu überweisen sind. Auch die Bezeichnung der etwa unmittelbar anschliefsenden Bahnposten findet sich in dem Formulare vorgedruckt.

In den Spalten »Briefbeutel und Briefpackete« und »Einschreibbriefe« ist als empfangen die Stückzahl der in den Karten von den Postanstalten des Kurses bz. von anschliefsenden Bahnposten auf die Bahnpost, als abgegeben die Stückzahl der in den Karten, welche die Bahnpost absendet, eingetragenen Briefbeutel, Briefpackete und Einschreibbriefe zu verzeichnen. In gleicher Weise sind die auf Grund der Uebergabe-Verzeichnisse in Empfang genommenen und abgegebenen Briefbeutel und Briefpackete nachzuweisen. Die Gesammtstückzahl der Briefbeutel, Briefpackete und Einschreibbriefe, welche die Bahnpost empfangen hat, mufs mit der Gesammtstückzahl der von ihr abgegebenen gleichartigen Gegenstände übereinstimmen. Die auf Stationen ohne Postanstalt zur Abgabe gelangenden Briefsendungen werden nach Mafsgabe der Ueberschriften in den betreffenden Spalten vermerkt. Die Ausfüllung dieser Spalten soll einen Anhalt über den Umfang des Briefverkehrs nach solchen Stationsorten gewähren, damit das Postdepartement, sobald der Verkehr dahin einige Bedeutung gewinnt, mit der Einrichtung von Postanstalten an diesen Orten vorgehen kann.

Im Anschlusse an die Erörterung des Verfahrens der Bahnposten bei der Uebergabe und der Uebernahme, sowie bezüglich des Nachweises der Postsendungen mögen hier einige Bemerkungen über die Einrichtung der russischen Bahnpostwagen eine Stelle finden.

In dem Innern jedes Bahnpostwagens sind vier Räume abgetheilt: ein Büreau, ein Vorraum und zwei ungleich grofse Packräume. Sämmtliche Räume sind durch Thüren mit einander verbunden. Aus jedem Raume, mit Ausnahme des Büreaus, führt auf jeder Seite eine Thür nach aufsen, so dafs zum Ein- und Ausladen jeder dieser drei Räume benutzt werden kann.

Der Büreauraum weist an Ausstattungsgegenständen auf: an jeder Längsseite ein Schlafsopha, in der Mitte einen grofsen runden Tisch, aufserdem einen Waschtisch und im Winter einen Ofen. Oberhalb der Schlafsophas befindet sich der Briefeinwurf. Sortirfachwerke und Behältnisse zur Unterbringung von Sachen sind in den Wagen älterer Art nicht vorhanden, wohl aber in denen neuerer Art. In diesen befinden sich Sortirfachwerke an den beiden Querwänden. Auch sind unterhalb der Fachwerke Schiebladen angebracht. Dagegen fehlt der Tisch. Sonst unterscheiden sich die Wagen neuerer Art nur noch durch die Lage der Räume von denen älterer Art. Während in diesen die beiden Packräume sich an dem einen Ende des Wagens befinden, das Büreau an dem anderen Ende und in der Mitte der Vorraum liegt, ist in den Wagen neuerer Art an jedem Ende ein Packraum. An den kleineren Packraum reiht sich das Büreau, an den gröfseren der Vorraum an, so dafs die eine Hälfte des Wagens von dem kleinen Packraum und dem Büreau, die andere Hälfte von dem grofsen Packraum und dem Vorraum eingenommen wird. Ueber die Art der Benutzung der beiden Packräume sind Bestimmungen nicht gegeben; in der Regel wird der kleine zur Unterbringung von Felleisen und von Werthstücken, der grofse zur Niederlegung von gewöhnlichen Packeten benutzt.

Das Durchschnittsgehalt der im Bahnpostdienst beschäftigten Beamten beträgt 300 bis 500 Rubel jährlich. Daneben beziehen die Beamten Fahrtgelder, und zwar die älteren Beamten von 1 Kopeke, die jüngeren von ½ Kopeke pro Werst (= 1,07 km). Ihrem Range nach gehören die Fahrbeamten zur 8. Beamtenrangklasse, welche derjenigen unserer Secretaire entspricht. Sie erhalten nach Zurücklegung bestimmter Dienstjahre den Titel:

Kollegien-Assessor, dann Kollegienrath und Hofrath, sowie die mit diesen Ernennungen verbundenen Ordensauszeichnungen, werden aber nach wie vor als Fahrbeamte beschäftigt. Sie können, ohne Ablegung einer Prüfung, zu Gehülfen der Abtheilungsdirectoren, auch zu Abtheilungsdirectoren selbst befördert werden.

Jedem Bewerber um Aufnahme in den Postdienst ist es freigestellt, ob er sich zum Lokal- oder Fahrdienste melden will. Hat er sich zum Fahrdienste gemeldet, so überweist ihn das Postdepartement einer der 11 Abtheilungen. Hier wird er unter Anleitung eines erfahrenen Beamten für den Dienst ausgebildet. Wenn nach Verlauf einer bestimmten Zeit nach dem Urtheile des Abtheilungsdirectors seine Leistungen genügen, auch seine allgemeine Befähigung eine gute ist, so erfolgt, seine tadelfreie dienstliche und aufserdienstliche Führung vorausgesetzt, auf Vorschlag des Abtheilungsdirectors seine Annahme als Fahrbeamter durch das Postdepartement. Nur die tüchtigsten, gewandtesten und gebildetsten Bewerber finden im Fahrdienste Verwendung. Die Fahrbeamten bilden eine besondere Postbeamtenklasse und rangiren innerhalb derselben unter sich nach ihrem Dienstalter. Die Versetzung eines im Lokaldienste angestellten Beamten zum Fahrdienste kommt nicht vor.

Der im Allgemeinen nicht sehr umfangreiche Postverkehr in Rufsland stellt an die Leistungen der Fahrbeamten keine sehr grofsen Anforderungen. Gleichwohl ist der Dienst der Fahrbeamten nicht leicht, in vielen Fällen sogar recht anstrengend. In dieser Beziehung darf nur an die ungeheuren Strecken erinnert werden, welche einige russische Bahnposten zurückzulegen haben, und an die lange Zeit, welche die Beamten solcher Bahnposten im Wagen zubringen müssen. So beträgt z. B. die Länge des Bahnpostkurses Orel-Riga (Bahnpost No. 8) 936 Werst (= 999 km), des Bahnpostkurses Petersburg-Kibarti (Bahnpost No. 3) 836 Werst (= 892 km), die Dauer der Fahrzeit auf ersterem Kurse 30 bis 35, auf letzterem 24 bis 27 Stunden.

Die Unterbeamten werden nur zu mechanischen Dienstleistungen verwendet. Sie empfangen monatlich 20 Rubel Gehalt und eine feststehende Fahrtgeldervergütung von 5 Rubeln monatlich.

Die Reihenfolge, in welcher die Beamten und Unterbeamten den Dienst bei den Bahnposten wahrzunehmen haben, wird von dem Abtheilungsdirector bz. dem Gehülfen desselben bestimmt, je nachdem die Bahnposten von dem dienstlichen Wohnsitz des ersteren oder des letzteren ausgehen. Ebenso bestimmt der Director bz. der Gehülfe desselben, inwieweit die Fahrbeamten am Anfangs- oder Endpunkte der Fahrt die Gehülfen dienstlich zu unterstützen haben.

---

## 88. Das egyptische Postwesen im Jahre 1879.

Dem soeben erschienenen Verwaltungsbericht des Generaldirectors der egyptischen Posten, W. F. Halton, für das Jahr 1879 entnehmen wir folgende Angaben:

Die Einnahme der Postverwaltung hat sich, Dank der guten Ernten, sowie der Neubelebung des Handels, gegen das Vorjahr um 10 974,19 Pfund egyptisch*), d. h. 19 pCt. gesteigert.

*) 1 Pfund egyptisch = 100 Piaster = ca. 18,75 Mark.

Es haben betragen:

| | die Einnahmen | die Ausgaben | der Zuschufs | der Ueberschufs |
|---|---|---|---|---|
| | | Pfund egyptisch | | |
| 1873 | 49 835,58 | 51 850,18 | 2 014,60 | — |
| 1874 | 52 385,73 | 59 994,67 | 7 608,94 | — |
| 1875 | 56 519,28 | 63 807,10 | 7 287,82 | — |
| 1876 | 63 353,04 | 66 555,40 | 3 202,36 | — |
| 1877 | 69 976,56 | 56 993,85 | — | 12 982,71 |
| 1878 | 57 670,33*) | 52 651,92 | — | 5 018,41 |
| 1879 | 69 644,52 | 57 842,76 | — | 10 801,76. |

Von dem im Jahre 1879 gegen das Vorjahr erzielten Ueberschufs sind ein Drittel auf den Briefverkehr und zwei Drittel auf den Geldverkehr zu rechnen.

Obgleich das Betriebsjahr 1879 in mehrfacher Beziehung als ein ausnahmsweises angesehen werden kann und obgleich kein Zweifel besteht, dafs die Vermehrung der Einnahmen während desselben zum grofsen Theile den eingangs erwähnten, namentlich dem Geldverkehr zu Gute gekommenen Umständen zuzuschreiben ist, so wird doch nicht verkannt werden dürfen, dafs zu diesem befriedigenden Ergebnifs auch die dem Publikum gewährten Erleichterungen und die im Postdienst neuerdings eingeführten Verbesserungen sehr wesentlich beigetragen haben.

Der Briefverkehr Egyptens steht nicht so unmittelbar unter dem Einflufs des Handels, wie solches bei dem Geldverkehr der Fall ist, weshalb die Steigerung der Einnahme aus dem Briefverkehr als wirkliche Steigerung und dauernder Aufschwung der Verwaltungs-Unternehmungen angesehen werden kann.

Auch diesmal sind die von verschiedenen Staatsbehörden gebührenfrei beförderten Postsendungen aufser Ansatz geblieben; aus letzteren würde sich im Falle der Taxirung eine Porto-Einnahme von ungefähr L. 8000 ergeben haben, welcher Betrag alsdann dem oben erwähnten Ueberschusse von L. 10 801 hinzugetreten wäre.

Die Ausgaben sind, abgesehen von aufsergewöhnlichen Kosten, nur um L. 2 068,12 gegen das Vorjahr gestiegen. Unter den aufsergewöhnlichen Ausgaben sind zu verzeichnen:

1. L. 2021 für Errichtung einer Postanstalt in Port-Saïd,
2. L. 2776 für Ankauf zweier Dampfboote zur Verrichtung der Postfahrten zwischen Port-Saïd und Ismaïliah,
3. L. 2725 für Einrichtung der Strompost-Verbindung zwischen Assiout und Assouan,
4. L. 376 für Herstellung der Postkarten.

An Verbesserungen sind in dem Betriebsjahre folgende vorgenommen worden:

1. Postkarten sind vom 1. Mai 1879 ab, sowohl für den inneren Verkehr Egyptens als auch für den Verkehr mit dem Auslande, zum Preise von 20 Para = ca. 10 Pf. das Stück eingeführt worden. Bis zum Ablaufe des Jahres hat ein Verkauf von 49 680 Postkarten stattgefunden. Bei weiterem Bekanntwerden dieses Korrespondenzmittels namentlich unter den Kreisen der eingeborenen Bevölkerung steht eine beträchtliche Zunahme des Absatzes zu erwarten.

2. Briefmarken sind in neuer, verbesserter Ausgabe hergestellt worden. Die früheren Marken waren für die Verwaltung eine Ursache fortwährender Beunruhigung, weil dieselben sehr leicht nachgemacht und von gefälschten Marken kaum unterschieden werden konnten.

3. Ermäfsigung des Abonnementspreises für die Bestellung mittels besonderer Kästchen. Im Laufe des Jahres 1878 hatte die Verwaltung in der Stadt Alexandria eine Art Briefbestellung auf Abonnement versuchsweise ins Leben gerufen. Der Versuch ist Seitens des Publikums nicht sehr beifällig aufgenommen worden, denn es sind im Ganzen blos 8 Abonnements erfolgt. Diese Form der Be-

*) Taxreform mit 50 bis 75 pCt. Ermäfsigung.

stellung hat demnach mit Ablauf des Jahres 1878 in Wegfall kommen müssen. Darauf wurde eine Ermäfsigung des Abonnementspreises für die Bestellung mittels besonderer Kästchen beschlossen, damit dieses beschleunigtere Mittel der Bestellung, welches den Gebräuchen des Landes besser zu entsprechen scheint, sich mit gröfserer Leichtigkeit einbürgern könne. Vom 1. Januar 1879 ab ist der Abonnementspreis von 240 auf 60 Piaster jährlich herabgesetzt worden, und es ist die Zahl der Abonnenten innerhalb des Jahres auf 807 gestiegen.

4. Abänderungen der auf das Postwesen bezüglichen Gesetze und Verordnungen.

Vor dem Jahre 1878 war keine einzige Posttaxe von S. H. dem Khedive genehmigt, nicht minder fehlte jedes Dekret, welches dem Reglement für die Beziehungen des Publikums zu der Verwaltung als Grundlage gedient hätte. Einige der in Kraft befindlichen Bestimmungen gründeten sich auf ministerielle Verordnungen, andere rührten lediglich von der Generaldirection her.

Zur Beseitigung der sich hieraus ergebenden Uebelstände hat der Vice-König unterm 29. März 1879 ein Dekret erlassen, welches die von der Postverwaltung zu erhebenden Taxen festsetzt und zugleich die Grundlagen regelt, auf denen die Beziehungen des Publikums zur Verwaltung beruhen sollen. Der durch dasselbe Dekret ertheilten Ermächtigung gemäfs ist ein diesbezügliches Reglement ausgearbeitet worden, welches unterm 1. Januar 1880 die Genehmigung des Ministerraths erhalten hat.

Dieses Dekret, in Verbindung mit den erlassenen Ausführungs-Bestimmungen bildet gewissermafsen die egyptische Postgesetzgebung.

5. Ermäfsigung der Einschreibgebühr.

Vom 1. April 1878 ab ist die Einschreibgebühr von 2 auf 1 Piaster herabgesetzt worden. Die Zahl der Einschreibsendungen hat betragen:

1877 52 022 Stück,
1878 69 348 -
1879 99 329 - .

Die Ermäfsigung der Gebühr hat mithin nahezu eine Verdoppelung der Sendungen zur Folge gehabt.

6. Ermäfsigung des Mindestbetrages der Postanweisungsgebühr im inneren Verkehr von 5 auf 1 ½ Piaster. Termin 1. April 1878. Die Zahl der Postanweisungen hat betragen:

1877 20 149 Stück,
1878 22 901 -
1879 28 722 - .

Die Tax-Ermäfsigung hat auch hier eine beträchtliche Vermehrung der Sendungen zur Folge gehabt.

7. Ausdehnung des internationalen Postanweisungsverkehrs. Bis zum 1. April 1879 auf Italien und Grofsbritannien beschränkt, hat der internationale Postanweisungsverkehr von diesem Zeitpunkte ab auf Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederland, Portugal, Rumänien und die Schweiz Ausdehnung gefunden. (Egypten ist bekanntlich Mitunterzeichner des Pariser Uebereinkommens vom 4. Juni 1878, betreffend den Austausch von Postanweisungen.) Der Austausch hat folgende Resultate ergeben:

A. Postanweisungen aus Egypten

| | 1878 | | 1879 | |
|---|---|---|---|---|
| | Stück | Betrag L. | Stück | Betrag L. |
| nach Deutschland | — | — | 466 | 185 377 |
| Belgien | — | — | 19 | 7 973 |
| Dänemark | — | — | 5 | 477 |
| Frankreich | — | — | 785 | 261 786 |
| Grofsbritannien | 1 522 | 652 103 | 2 151 | 875 918 |
| Italien | 4 276 | 3 129 877 | 4 203 | 2 075 410 |
| Niederland | — | — | 4 | 1 491 |
| Portugal | — | — | — | — |
| Rumänien | — | — | 4 | 4 650 |
| Schweiz | — | — | 174 | 96 333 |
| Summa | 5 798 | 3 781 980 | 7 811 | 3 509 415. |

B. Postanweisungen nach Egypten

| | 1878 Stück | 1878 Betrag L. | 1879 Stück | 1879 Betrag L. |
|---|---|---|---|---|
| aus Deutschland | — | — | 46 | 27 303 |
| Belgien | — | — | — | — |
| Dänemark | — | — | — | — |
| Frankreich | — | — | 101 | 41 121 |
| Grofsbritannien | 180 | 71 187 | 214 | 70 346 |
| Italien | 172 | 205 593 | 217 | 174 106 |
| Niederland | — | — | — | — |
| Portugal | — | — | — | — |
| Rumänien | — | — | 1 | 741 |
| Schweiz | — | — | 29 | 22 760 |
| Summa | 352 | 276 780 | 608 | 336 377. |

Das Ergebnifs des Austausches mit den neu hinzugetretenen Ländern kann mit Rücksicht auf die Neuheit des Dienstes immerhin als ziemlich befriedigend bezeichnet werden.

Die sonstigen Aenderungen sind im Wesentlichen auf die Festsetzungen der Pariser Postverträge vom Jahre 1878 zurückzuführen.

---

## 59. Herstellung der unterirdischen Telegraphenlinie von Berlin bis Breslau.

Die Herstellung der unterirdischen Telegraphenlinie von Berlin bis Breslau ist der Firma Siemens & Halske in Berlin übertragen worden. Die Linie ist am 12. April von Breslau aus begonnen worden und wird voraussichtlich Ende Juli fertiggestellt sein.

Die obere Leitung und Beaufsichtigung des Baues führt ein Postrath, welchem zur Unterstützung zwei Telegraphensecretaire, sowie zwei Leitungsrevisoren beigegeben sind. Die von den letzteren Beamten auszuführenden Geschäfte bz. Arbeiten sind wie folgt geregelt.

Erster Secretair: Erkundung der Strecke. Angabe der Richtungslinie des Kabels, soweit dies nicht durch den Postrath selbst geschieht. Aufstellung der Abrechnungen mit dem Unternehmer, sowie Betheiligung an der Anfertigung des Streckenbildes, Führung verschiedener Nachweisungen und Anfertigung sonstiger schriftlicher Arbeiten.

Zweiter Secretair: Aufsicht beim Verlegen des Kabels und Kontrole der von dem Unternehmer auszuführenden elektrischen Messungen und der Lötharbeiten. Aufnahme der Ortschaften, durch welche das Kabel geführt wird, und schwieriger Bauwerke. Anfertigung von einzelnen Theilstreckenbildern, welche den Magistraten der von dem Kabel passirten Städte bz. Ortschaften zu übergeben sind. Betheiligung an der Herstellung des Gesammt-Streckenbildes, namentlich die Einzeichnung der Bauwerke und Stadtpläne in dasselbe.

Erster Leitungsrevisor: Aufsicht beim Aufwerfen bz. Herstellen des Kabelgrabens, beim Durchbrechen, Umgehen etc. von Bauwerken und Kontrole der hierbei im Tagelohn beschäftigten Arbeiter. Betheiligung bz. Hülfsleistung beim Ausmessen der Bauwerke, Skizziren der Durchlässe, Festlegen der Richtungslinie in den Ortschaften und Städten, sowie Vermessen der Strecke, der Grabenlänge etc. Messen der Kabelenden, welche bei Anfertigung der Löthstellen abgeschnitten werden. Ferner hat derselbe die geführten Bauwerks- und Skizzenbücher auf dem Laufenden zu erhalten und bei der Anfertigung

von schriftlichen Arbeiten Hülfe zu leisten.

Zweiter Leitungsrevisor: Aufsicht bei der Verfüllung des Kabelgrabens, der Einebnung der Strafsen und bei Wiederherstellung von Bauwerken. Genaue Kontrole der bei letzteren Arbeiten im Tagelohn beschäftigten Arbeiter. Kontrole über die verbrauchten Materialien, sowie über die Pflaster- und Macadamisirungsarbeiten und Ausmessung der bezüglichen Strecken. Aufserdem hat derselbe bei der Einführung des Kabels in die Aemter und bei den aus diesem Anlafs nothwendigen bz. vorkommenden Arbeiten, Aufstellung der Kabelschränke etc., Hülfe zu leisten und die Kontrole über die sachgemäfse Beleuchtung und Bewachung der Strecke bz. der offenen Bauwerke während der Nacht wahrzunehmen; auch liegt ihm die Führung verschiedener Nachweisungen und die Hülfsleistung bei Anfertigung schriftlicher Arbeiten ob.

Seitens der Firma Siemens & Halske sind bei der Herstellung beschäftigt:

Ein Ingenieur als beim Reichs-Postamte beglaubigter Vertreter der Firma, sowie aufserdem je ein Unter-Ingenieur für die Erd- und Kabellegungsarbeiten.

Ein Elektriker, welchem die Leitung der Lötharbeiten und die Ausführung der elektrischen Messungen obliegt.

Ein Rechnungsbeamter, dem die Aufgabe zufällt, die für die Rechnungslegung nöthigen Materialien zu sammeln.

Ferner:

Ein Kassirer- und ein Schreibgehülfe, ein Bureaudiener und zwei Streckenboten.

Das Arbeiterpersonal ist in 14 Kolonnen eingetheilt.

1. Die Tracirerkolonne aus einem Ober-Tracirer, einem Gehülfen und 4 Arbeitern.

2. Die Aufgrabekolonne aus einem Schachtmeister mit 4 Vorarbeitern, einem Arbeitsmarken-Ausgeber und etwa 200 Arbeitern.

3. Die Kolonne zum Durchbrechen von Bauwerken, aus 3 Abtheilungen zu 6 Mann bestehend, deren jede von einem kundigen Arbeiter geführt wird.

4. Die Kolonne zum Bauen der Ueberwegbrücken wird ebenfalls aus 3 Abtheilungen zu je 3 Mann gebildet.

5. Die Baggerkolonne, bestehend aus einem Telegraphen-Vorarbeiter, dem Arbeiter nach Bedürfnifs beigegeben sind. Die Kolonne kann mit 12 Zughandbaggern ausgerüstet werden.

6. Die Kolonne für die Verlegung des Kabels, bestehend aus einem Aufseher mit 6 Mann zum Auslegen und einem Schachtmeisterassistent mit 20 bis 25 Mann zum sofortigen Bedecken der verlegten Kabel mit einer 15 bis 20 cm hohen, steinfreien Erdschicht.

7. Die Zumacherkolonne aus einem Schachtmeister mit 4 Vorarbeitern, einem Arbeitsmarken-Ausgeber und etwa 150 Arbeitern.

8. Die Maurerkolonne: 1 Telegraphen-Vorarbeiter als Aufseher, 1 Maurerpolier mit 3 bis 5 Maurern und 2 bis 4 Handlangern.

9. Die Pflasterkolonne: 1 Pflasterpolier mit 7 Pflasterern. In den gröfseren Städten werden die städtischen Pflastermeister zugezogen.

10. Die Lötherkolonne: 1 Oberlöther, 2 Kupferlöther mit je einem Gehülfen; aufserdem 1 Mefswagengehülfe.

11. Die Kolonne für Nacharbeiten: 1 Schachtmeisterassistent mit 6 bis 10 Mann zum Aufräumen und Säubern der Arbeitsstrecke, Nachstampfen einzelner Stellen, Herstellen von Böschungen, Heranschaffen von Erde etc.

12. Die Wächterkolonne, bestehend aus einem Oberwächter mit 15 bis 25 Wächtern und 4 Laternenanzündern. Das Beleuchtungsmaterial besteht aus einer Anzahl von Petroleumsturmfackeln zur Beleuchtung nächtlicher Arbeiten und 70 Petroleumsturmlaternen zur Beleuchtung einer Arbeitsstrecke von 15 bis 20 km Durchschnittslänge.

13. Die Bahnhofskolonne von 2 Mann zum Ab- und Aufladen der vollen, Auseinandernehmen und Verpacken der leeren Kabeltrommeln.

14. Die Proviantkolonne, bestehend aus einem Marketender mit 4 Gehülfen, zwei grofsen, einem kleinen Proviantwagen und einem Handwagen.

Aufserdem sind beschäftigt: 1 Mechaniker im Mefszimmer zu Breslau und 1 Materialienverwalter des ambulanten Depots von Muffen, Reservegeräthschaften u. s. w.

Der bei der Kabellegung verwendete Fuhrpark besteht aus:

1. einem Fuhraufseher mit 18 Pferden und dem nöthigen Fahrerpersonal;

2. 7 vierräderigen Kabel-Transport- und Kabel-Auslegewagen;

3. einem Kabelmefswagen mit Mefsinstrumenten;

4. einem zweispännigen Omnibus und 4 einspännigen Wagen zur Beförderung der Beamten auf der Arbeitsstrecke;

5. einem zweispännigen Arbeitsfuhrwerk zum Transport der Brückenbohlen, Geräthe, Muffen, Röhren etc.;

6. Handwagen: 2 für Baggergeräthe, 2 zum Transport für Maurergeräthe, 3 zum Transport von 8 Zelten für die Löther, einem für Reservewerkzeug der Bedeckerkolonne und einem zur Heranschaffung geringerer Mengen von Materialien, Utensilien und dergleichen;

7. 2 eisernen Handkarren und einer doppelstiefeligen Pumpe auf Rädern.

---

## 60. Von Damaskus durch Centralarabien nach Bagdad.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Thieme in Berlin.

Eine Forschungsreise nach dem Binnenhochlande der arabischen Halbinsel ist immer ein geographisches Ereignifs, denn noch heute ruht auf dem inneren Arabien ein kaum gelüfteter Schleier. Die Schwierigkeiten, welche sich dem Europäer dort bei Forschungsreisen entgegenstellen, sind zur Genüge bekannt. Seit Palgrave 1863 unter der Verkleidung eines syrischen Arztes von Damaskus aus die Halbinsel, quer über das Nedschd hinweg, bis Maskat durchforschte, und seit der Reise des Obersten Pelly nach Riad, der Hochburg des Wahabitischen Reiches, sind anderthalb Dezennien vergangen, ehe wieder der Fufs eines europäischen Reisenden das innere Arabien betreten hat. Um so lebhafterem Interesse dürfte daher die neueste Reise nach dem Nedschd begegnen, welche der bereits durch ein Werk über seinen Aufenthalt in Assyrien bekannte Engländer Blunt in Begleitung seiner Gemahlin, Lady Anne, ausgeführt hat. Die unternehmenden Reisenden haben von Damaskus aus das Gebiet des Jebel Shammar besucht und sind dann auf der bisher von einem europäischen Reisenden noch nicht betretenen Strafse der persischen Mekkapilger nach Bagdad zurückgekehrt. Im Dezember 1879 hat Mr. Blunt in der Königlichen Geographischen Gesellschaft zu London über seine Reise einen mündlichen Vortrag gehalten, welcher im diesjährigen Februarheft der von der Gesellschaft herausgegebenen »*Geographical Proceedings*« veröffentlicht worden ist.

Wie Mr. Blunt selbst zugiebt, waren es besonders glückliche Umstände, welche ihn begünstigten. Im Winter 1877/78 hatte er längere Zeit in der nördlichen Wüste verlebt, welche die Ufer des Euphrat einfassen, und war dabei mit den einflufsreichsten Beduinenscheichs näher bekannt geworden, darunter auch mit Sotamm Ibu Shaalan, dem Oberhaupt der Roala-Araber, deren Gebiet einen weiten Theil des westlichen Hamad umfafst. So konnte er sich in jenen Gegenden schon mit viel gröfserer Sicherheit bewegen, als dies bei einem anderen Reisenden der Fall gewesen wäre. Von dem gröfsten Nutzen aber waren für Mr. Blunt die Dienste eines eingeborenen Reisebegleiters. Es war dies Mohammed Ibu Aruk, der älteste Sohn des Scheichs von Palmyra. Mr. Blunt bezeichnet seine Freundschaft mit Mohammed und die näheren Umstände von dessen

Familiengeschichte geradezu als den eigentlichen Schlüssel zu seiner Reise; Grund genug, dafs wir diese etwas romanhafte Episode hier nicht ganz mit Stillschweigen übergehen dürfen.

Vor etwa hundertunddreifsig Jahren hatten drei Brüder aus der angesehenen Familie der Ibu Aruk im Nedschd ihre Heimath Aared verlassen und sich nach Norden gewandt. Die arabische Ballade erzählt, wie die drei abenteuerlustigen Helden, die aufser ihrer edlen Geburt und ihrem Schwert nichts besafsen, als ein Kameel, alle drei zusammen auf diesem Thier ritten. In Jof hatte sich der Aelteste der Brüder von ihnen getrennt, die beiden anderen waren noch weiter nördlich gezogen. Der zweite Bruder hatte sich in Palmyra niedergelassen, von dem Schicksal des dritten schweigt die Sage. Von dem zweiten Bruder stammte Mr. Blunt's Freund Mohammed ab, und obwohl zwischen den getrennten Familien seit diesen hundertunddreifsig Jahren keine Verbindung bestanden hatte, so wufste Mohammed doch durch Tradition, dafs Vettern von ihm noch im Süden lebten. Nun geschah es, dafs der Abkömmling der Aruk's den unter Arabern sehr häufig vorkommenden Wunsch hatte, ein Weib aus seinem Stamme zu heirathen, und Mr. Blunt, welcher in dieser Absicht seines Freundes eine vortreffliche Gelegenheit erblickte, nach dem Nedschd zu gelangen, ermuthigte Mohammed durch das Versprechen, dafs er ihn nach dem Süden begleiten und für seine Zukünftige die Aussteuer zahlen werde. Hiermit war Mohammed gern einverstanden, das Bündnifs wurde nach arabischer Sitte mit dem üblichen Bruderschaftseid beschworen und die Ausfahrt für den Herbst 1878 festgesetzt.

Zur bestimmten Zeit traf Mr. Blunt mit Mohammed in Damaskus zusammen, wo dieser schon das Hauptsächliche zur Reise vorbereitet, Kameele gekauft und Treiber gedungen hatte. Bald darauf war die kleine Karawane auf dem Wege nach dem Süden. Auf der syrischen Pilgerstrafse nach Mekka ging es abwärts bis Mezarib, von hier in scharf nach Osten schneidender Richtung über Bozra nach Melakh. Melakh ist die äufserste Grenzstadt Syriens, östlich davon giebt es weder bebautes Land, noch sefshafte Ansiedelungen mehr. Interessant ist die Notiz Mr. Blunt's, dafs unter den Einwohnern des Distrikts der feste Glaube besteht, die dort befindliche Römerstrafse, deren Spuren noch bis Salkhad zu verfolgen sind, habe einst bis Bassora am Euphrat geführt. In Melakh genossen die Reisenden zwei Tage lang die Gastfreundschaft eines mit Mohammed befreundeten Drusenscheichs. Von diesem mit Empfehlungsbriefen an einen Scheich vom Stamme der Beni Sokhr versehen, wurden sie von letzterem freundlich aufgenommen und weiter nach Kaf gewiesen. Kaf und dessen Schwesteroase Ittery liegen schon halben Wegs an dem Thalzuge des Wady Sirhan, welcher sich ziemlich in der Mitte der Halbinsel bis Jof hinzieht und die Verbindung Syriens mit dem inneren Arabien vermittelt.

Kaf und Jof sind kleine Beduinendörfer, zehn oder zwölf Häuser umfassend, welche mit ihren Palmengärten von einer niedrigen Mauer eingefriedigt sind. Die Salzkarawanen, deren Weg an den Ansiedelungen vorbeiführt, versorgen die Anwohner mit Getreide von Bozra und tauschen dafür die Datteln der Gegend ein.

Von Kaf nach Jof findet sich auf der ganzen Strecke von mehr als zweihundert (engl.) Meilen weder ein bewohnter Platz, noch ist der Wady Sirhan in diesem Theile von irgend welchen menschlichen Wesen belebt. Nur im Sommer, wenn die im Thale sich hinziehenden Quellen reichlich Wasser haben, stellen sich Beduinen ein. Zwischen Jof und Kaf besteht überhaupt nur ein sehr schwacher Verkehr, und die ganze Gegend gilt zu allen Jahreszeiten für ziemlich unsicher. Die Reisenden machten hiervon selbst eine überzeugende Erfahrung. Am achten Tage der Abreise von Kaf, nachdem bis dahin kein anderes lebendes Wesen als eine Hyäne und einige Hasen und Gazellen der Karawane zu Gesicht gekommen war, wurde dieselbe plötzlich von einer Reiterschaar angegriffen.

Mr. Blunt und seine Gemahlin waren zufällig etwas von der Karawane entfernt, indem sie unter einem Ghathabusch safsen und ihr aus Datteln bestehendes Mittagbrod einnahmen. Bei dem Geräusch gallopirender Pferde aufblickend, sahen sie auch schon, wie ein Dutzend Beduinen mit ihren Lanzen auf sie zuhielten, und ehe die überraschten Reisenden einen Versuch zur Flucht machen konnten, waren sie ringsum angegriffen. Ein Lanzenstofs warf Lady Anne nieder, während der Kolben einer Flinte auf dem Kopfe ihres Gemahls in Stücke ging. Aber ihre dicken Reisekleider machten die Spitzen der Lanzen unschädlich, und Mr. Blunt wurde durch das nach arabischer Sitte getragene Kopftuch vor der vollen Wucht des Schlages geschützt. Nachdem indefs die Ueberfallenen ihr »dahil« — ich ergebe mich — gerufen und die Hand von dem Zügel ihrer Pferde gelassen hatten, liefsen die Beduinen von ihnen ab. Schliefslich klärte es sich auf, dafs die Angreifer zu den ihnen befreundeten Stämmen der Roala-Beduinen gehörten, und dafs der Ueberfall nur auf einem Irrthum beruhte, welcher bei dem Mangel einer näheren persönlichen Bekanntschaft zwischen den Parteien verzeihlich genug war. Nachdem die Reisenden aber ihre Identität beschworen hatten, gaben die edlen Ritter der Wüste die geraubten Pferde und die sonstigen annektirten brauchbaren Dinge wieder zurück, und zwar, wie Mr. Blunt hervorhebt, mit anerkennenswerther Freundlichkeit, da ihnen der Verlust der recht guten Thiere nicht leicht ankommen mochte. Dann setzte sich die ganze Gesellschaft zum gemeinsamen Friedensmahle nieder, wobei Datteln gegessen und Wasser getrunken wurde, und die Beduinen erzählten, dafs sie, auf einem Streife begriffen, die Spuren der Karawane im Sande bemerkt hätten. Die Wüstensöhne waren nicht wenig überrascht und selbst etwas beschämt, als sie hörten, dafs sie eine Dame angegriffen hätten; da indefs Lady Anne in ihren Reisekleidern sich kaum von ihren Begleitern unterschied, so war dieses Versehen schon zu entschuldigen. Im Uebrigen sind die Roala-Beduinen, wie Mr. Blunt bemerkt, durchweg anständige Leute, was dieselben jedoch, wie er hinzusetzt, falls sie sich nicht schliefslich als Freunde entpuppt hätten, keinesfalls abgehalten haben würde, die Ueberfallenen nach Wüstengesetz in gründlichster Weise auszuplündern und ihnen zu überlassen, den Weg aus der Wüste zu Fufse zu finden.

Ohne weiteren Unfall gelangten die Reisenden zwei Tage später nach Jof. Jof ist eine Stadt mit ungefähr 500 Häusern und beträchtlichen Palmengärten, welche sich bei einer halben (engl.) Meile Breite zwei Meilen in die Länge erstrecken. Der ganze Komplex wird von einer zehn Fufs hohen Mauer aus lufttrocknen Ziegeln eingefafst. Das nothwendige Getreide wird durch Sherarat-Beduinen vom Euphrat hergebracht, welche dagegen Datteln eintauschen. Mit Ausnahme von ein Paar Kameelen, welche zum Ziehen des Wassers an den Brunnen gehalten werden, finden sich keine Lastthiere, weder Pferde noch Esel in der Oase.

Zweiundzwanzig Meilen nordöstlich von Jof führte die Strafse der Reisenden nach Meskakeh, einer ähnlichen, nur noch etwas bedeutendern Oase als Jof. Meskakeh hat gegen 600 Häuser und weit ausgedehntere Palmengärten. Ein steinernes Kastell auf einem Felsen dominirt die Stadt, welche von einer beträchtlichen Anzahl einzelner Niederlassungen und Pflanzungen umgeben ist.

In Meskakeh fand Mohammed, der Reisebegleiter Mr. Blunt's, auch die gesuchten Verwandten, welche auf einer ländlichen Besitzung in der Nähe der Stadt lebten und die Reisenden gastfreundlich aufnahmen. Die Ibu Aruks in Meskakeh waren liebenswürdige artige Leute, unter welchen sich zum Glück für Mohammed eine junge Dame im heirathsfähigen Alter befand. Lady Anne führte die Unterhandlungen und brachte ein Verlöbnifs zu Stande. Nach arabischem Brauche ward ein Heirathskontrakt aufgesetzt, von beiden Theilen unterschrieben, und Mohammed zahlte den Eltern des Mädchens eine Aussteuer von etwa achthundert Mark nach unserem Gelde, welche ihm

Mr. Blunt versprochenermafsen zum Geschenk gemacht hatte. Es wurde dann beschlossen, dafs Mohammed nach zwei Jahren zurückkehren sollte, um seine Verlobte heimzuholen. In Arabien sind nämlich lange Verlöbnisse die Regel, und nach beduinischer Sitte gilt es für sehr unpassend, auf baldige Verheirathung zu dringen. Geduld gilt dort für eine der wesentlichsten Tugenden eines noblen Charakters, und Mohammed, welcher ängstlich darauf hielt, sich als einen Mann guter Abstammung zu beweisen, entschlofs sich daher wohl oder übel, diese zwei Jahre auszuharren, inzwischen aber die Reisenden noch weiter bis Hail zu begleiten, wo dem Emir Ibu Raschid ein Besuch abgestattet werden sollte.

So brach denn am 12. Januar die kleine Karawane von Meskakeh auf und begann den Marsch durch die rothe Sandwüste der Nefud, von deren Schrecken Palgrave eine so anschauliche Schilderung giebt. Aber unsere Reisenden hatten entschiedenes Glück. Nach einem Marsche von 11 Tagen hatten sie, bei sehr günstigem Wetter, ohne den Verlust eines einzigen Kameels, Igneh, die erste Grenzstadt des Jebel Shammar-Gebietes, und damit den Rand des Nedschd erreicht. Mr. Blunt selbst kann nicht umhin zu bemerken, dafs seine Karawane wohl die erste sein möge, welcher dieses Kunststück ohne jedweden Unfall gelungen sei. Nicht ohne einige Zweifel in Betreff ihrer Aufnahme setzten die Reisenden ihren Weg nach Hail fort, denn Ibu Raschid, so sehr sein Regiment in Shammar als ein lobenswerthes gerühmt wurde, war doch persönlich einigermafsen gefürchtet. Er war durch Gewalt in den Besitz des Thrones gekommen und hatte zur Befestigung seiner Herrschaft damals die Köpfe von sechszehn seiner Verwandten geopfert. Die Reisenden hatten indefs keine Ursache, sich über den Emir zu beklagen. Sie wurden von ihm mit ausgesuchter Freundlichkeit aufgenommen. Der Emir behandelte sie als seine Gäste, und that während ihres achttägigen Aufenthalts Alles, um sie gut zu unterhalten. Er zeigte ihnen seine Schlösser und Gärten, seine Menagerie und seine Stuterei. Was Mr. Blunt über dieses Gestüt erzählt, wird für die Leser des »Archivs«, welche sich der nach Palgrave wiedergegebenen Mittheilungen im früheren nichtamtlichen Theil des Postamtsblattes von 1872, S. 137 — »Ueber die Pferde im Nedschd« — erinnern, von doppeltem Interesse sein. Seit der Reise Palgrave's hat sich nämlich im Inneren Arabiens eine politische Veränderung vollzogen, indem das Reich der Wahabiten seinem Ende nahe gekommen und die politische Gewalt im Nedschd auf den Emir von Jebel Shammar übergegangen ist. Der Machtschwerpunkt des arabischen Binnenhochlandes liegt daher nicht mehr in Riad, sondern in Hail. Mit der Machterbschaft des Sultans von Riad ist Ibu Raschid auch in den Besitz von dessen berühmten Gestüten gelangt. Die glänzenden Schilderungen Palgrave's von diesen Gestüten erscheinen freilich neben den Angaben unseres Reisenden nicht mehr zutreffend, und wenn wir Mr. Blunt Glauben schenken dürfen, so ist die verbreitete Ansicht, welche im Nedschd einen Reichthum der edelsten und schönsten Pferde sucht, überhaupt hinfällig.

Mohammed Ibu Raschid besitzt gegenwärtig in Hail sechszig Zuchtstuten, acht Hengste und etliche fünfzig Füllen, alles Thiere bester Rassen. Aufserdem soll er noch unter seinem Stamm in den Nefuds gegen hundert Stück stehen haben. Mr. Blunt fand an den Stuten Ibu Raschid's viele einzelne Feinheiten, im Ganzen aber weniger Schönheit, als er erwartet hatte. Wenige unter den Thieren hatten eine Höhe von mehr als dreizehn Hand und zwei Zoll. Die Stuten waren aus allen Theilen Arabiens zusammengebracht, die schönste und höchstbezahlte der Sammlung stammte indefs aus Mesopotamien. Nach reiflicher Erörterung der Frage gelangt Mr. Blunt zu der Ueberzeugung, dafs den Pferden des Nedschd gegenüber denen der nördlichen Beduinen besondere hervorragende Eigenschaften nicht beiwohnen, dafs die Annahme von einer bestimmten

»Nedschd-Rasse« eine Fabel sei, und noch mehr, dafs Pferde irgend welcher Art im Nedschd überhaupt nur sehr spärlich vorhanden seien. Ja, er versteigt sich bis zu der Behauptung, dafs man möglicherweise die Halbinsel von einem Ende zum andern durchwandern könne, ohne auch nur ein Pferd oder eine Hufspur gesehen zu haben. Bei den Beduinen sei das Kameel das allgemeine Fortbewegungsmittel, die Stadtbewohner gingen zu Fufse.

Von der Regierung Ibu Raschid's entwirft Mr. Blunt ein sehr glänzendes Bild; er bezeichnet dieselbe als das gedeihlichste, wohlthuendste und friedlichste Regiment, welches überhaupt in Arabien zu finden sei. Ueberall herrscht Ordnung und Sicherheit. Mordthaten und Räubereien sind im nördlichen Nedschd fast unbekannt, und wenn Verbrechen vorkommen, greift die scharfe Gerechtigkeitspflege des Emirs sofort ein. Die einzigen unbestraft gebliebenen Uebelthaten sollen die eigenen des Emirs sein, welche er gegen seine Verwandtschaft verübt hat, die aber als politische Nothwendigkeit ihm verziehen worden sind. Seine Herrschaft breitet sich immer weiter aus, und der Emir von Jebel Shammar ist gegenwärtig der bedeutendste Machthaber in ganz Arabien. Die Türken sprechen zwar in ihren offiziellen Schriftstücken von ihrem »Vilayet Nedschd«, in Wirklichkeit hat aber, wie Mr. Blunt versichert, der Sultan dort ebensowenig etwas zu sagen, wie die Königin von England oder der Kaiser von Rufsland. Ibu Raschid findet es allerdings aus politischer Klugheit für gut, die Souveränität des Sultans dem Namen nach anzuerkennen, indem er jährlich einen kleinen Tribut nach Medina sendet, weil er dadurch der Mühe überhoben wird, die exponirten Grenzplätze, wie Jof und Teyma, gegen türkische Einfälle vertheidigen zu müssen. Ibu Raschid hat aber aufserdem noch einen zweiten, sehr triftigen Grund, sich mit der türkischen Regierung und deren Vertreter in Medina gut zu stellen. Seitdem nämlich die persischen Pilger, welche nach den heiligen Städten Mekka und Medina wallfahren, die frühere Strafse über Riad verlassen und den Weg über Hail eingeschlagen haben, übt Ibu Raschid das einträgliche Monopol des »Hadsch« aus, das heifst, er hat das Officium, auf der ganzen Strecke von Meshhed Ali am Euphrat bis nach Medina für die Begleitung und Fortschaffung der persischen Pilgerkarawanen zu sorgen, natürlich gegen Bezahlung. Sein Einkommen hieraus wird auf jährlich 400 000 Mark veranschlagt, und aufserdem hat er dabei noch den Vortheil, dafs seine Hauptstadt Hail durch den Verkehr der Pilgerkarawanen bereichert wird.

Es fügte sich, dafs am Tage der Ankunft der Reisenden zufällig auch die persischen Pilger auf der Rückkehr von Medina in Hail eintrafen. Auf Anrathen des Emirs benutzte Mr. Blunt die Gelegenheit, um seine Rückreise nach Norden in Gesellschaft der heimkehrenden Pilgrime auszuführen. Am 1. Februar brachen die Reisenden mit der Karawane von Hail auf.

Mr. Blunt giebt uns eine interessante Schilderung des persischen Pilgerzuges. Derselbe bestand aus mehr als zweitausend Pilgern, welchen sich einige hundert Eingeborene von Bagdad und Bassora angeschlossen hatten, und wurde von ungefähr tausend Beduinen begleitet, von denen eine Anzahl bewaffnet, die übrigen aber blofse Kameeltreiber waren. Die eigentliche Eskorte bestand nur aus Shammarbeduinen, die Kameeleigenthümer gehörten dagegen verschiedenen Stämmen an. Der Emir el Hadsch, der Karawanenchef, war ein Negersklave Ibu Raschid's. Er ritt an der Spitze des Zuges und hatte eine Leibgarde von zwanzig Mann um sich, die auf vortrefflichen, schön aufgeputzten Dromedaren beritten waren und das Banner Ibu Raschid's, Grün und Purpur, mit sich führten. Die reichen Pilger, welche ein gutes Stück Geld dafür aufwenden konnten, waren gleichfalls mit guten Dromedaren versehen. Alle Geldgeschäfte für die Pilger wurden von Unternehmern (Hemeldaria) besorgt, gewöhnlich Eingeborene von Meshhed Ali, welche für eine vorausbedungene Summe alles Erforderliche zu liefern hatten. Das Geschäft der Hemeldaria ist eine sehr riskante Spekulation, grofse

Vermögen können dabei gewonnen und eben so schnell verloren werden. Auf die Hemeldaria fallen alle Verluste zurück, welche auf dem Wege vorkommen, und wenn, wie das gerade bei der Karawane unserer Reisenden der Fall war, eine grofse Sterblichkeit unter den Kameelen ausbricht, sind die Unternehmer ruinirte Leute.

Die Reisenden hatten bei der Karawane genugsam Gelegenheit, mit Pilgern der besseren Klassen Bekanntschaft zu machen. Abends wurden dann gegenseitig Besuche ausgetauscht. Auch persische Bettelderwische waren häufige Gäste im Zelte von Mr. Blunt, wo sie immer Speise und häufig auch etwas Geld erhielten. Im Uebrigen war die Karawane bunt genug zusammengesetzt. Mr. Blunt bemerkte darunter selbst einige arme Frauen, welche den ganzen Weg nach Mekka und zurück zu Fufse machten. Ausgezeichnet standen sich die Reisenden mit den sämmtlichen Pilgern arabischer Herkunft, zu welchen auch der Aufseher der grofsen Moschee von Medina gehörte, der auf dem Wege nach Persien war, um dort fromme Gaben für sein Heiligthum einzusammeln. Von ihm erfuhren sie manches Nähere über die heilige Stadt. Wie er versicherte, bestände weder in Mekka noch in Medina ein eigentlicher Hafs gegen Europäer, nur müfsten dieselben, um kein Aergernifs zu geben, äufserlich die islamitischen Gebräuche beobachten.

Der Marsch der Pilgerkarawane war ein sehr ungleicher; während er öfters für den ganzen Tag nur wenige Meilen betrug, wurden zu Zeiten Tagereisen von dreifsig oder gar vierzig (engl.) Meilen gemacht. Hier und da wurden ein paar Nächte gerastet, dann wieder kam es vor, dafs in sechs Tagen eine Strecke von einhundertsechszig Meilen in forcirtem Marsche durchlegt wurde. Diese Unregelmäfsigkeit hatte verschiedene Ursachen. Zuvörderst lag sie in der Schwierigkeit, für so viel Pilger, die weit zahlreicher, als erwartet, eingetroffen waren, immer Kameele zu beschaffen. Dann sprach die Habsucht des Emir el Hadsch dabei mit, welcher die Pilger ermüden wollte, um Geld von ihnen zu erpressen. Oefter als einmal wurde eine Kopfsteuer von einer Mark eingefordert, und nur unsere Reisenden als Gäste blieben davon verschont.

Ueberdrüssig des langsamen Gangs der Karawane zog es Mr. Blunt bald vor, sich von derselben zu trennen. Von Hail hatte die Pilgerstrafse zunächst in ziemlich gerader Richtung nach Osten geführt, bis sie bei den Brunnen von Shaibeh sich fast genau nördlich wandte, welche Richtung sie von da ab ununterbrochen bis Meshhed Ali beibehält. Unweit Shaibeh war es, wo die Reisenden die Karawane verliefsen, um vorerst einige Shammarzelte aufzusuchen, welche sich in der Nachbarschaft befinden sollten. Aber ihr Suchen war vergebens, und so wendeten die Reisenden wieder ihren Marsch nach der Pilgerstrafse. Sie erreichten dieselbe unweit des ersten Brunnens der Zobeyda. Die Brunnen waren massiv gefafst und gut im Stande, überdies auch in Folge eines Regenfalles gut gefüllt. Die Wasserbehälter, die Brunnen und die Karawanserais an dieser Strafse rühren von Zobeyda, der Gemahlin des Chalifen Harun Arraschid, her, welche sie zum Nutzen der Pilger erbauen liefs, nachdem sie selbst auf einer Wallfahrt viel vom Wassermangel zu leiden gehabt hatte. Die Brunnen sind sehr tief und an der Mündung weiter, als dies gewöhnlich in der Wüste der Fall ist. Die steinernen Karawanserais liegen jetzt alle in Ruinen. An einigen Stellen ist die Strafse von den Trümmern gesäubert, die zu beiden Seiten des Weges aufgehäuften Steine fassen diesen dann wie mit einer Mauer ein. Unter den Pilgern besteht, wie Mr. Blunt erzählt, die feste Ueberzeugung, dafs diese Steine einst auch Balken getragen hätten, über welche ein Zeltdach zum Schutze gegen die Sonne gespannt gewesen wäre.

Während die Reisenden auf dieser Strafse ihren einsamen Weg verfolgten, begegnete ihnen ein seltsames Abenteuer. Als sie eines Abends unweit eines Wasserbeckens Rast gemacht hatten, sahen sie fünf Beduinen auf Dromedaren herbeikommen. Die Rei-

senden bewirtheten die späten Ankömmlinge in der üblichen Weise mit Kaffee und erfuhren von ihnen, dafs sie zum Stamme der Ketterinbeduinen gehörten und von ihrem Scheich mit einem Auftrage nach Hail entsendet wären. Der Scheich habe nämlich erfahren, dafs ein Verwandter von ihm in Hail am Hofe Ibu Raschid's eingetroffen wäre, und sie wären nun aus, um Jenen unter das Zelt ihres Oberhauptes einzuladen. Die Reisenden frugen nach dem Namen des Scheichs, und hörten zu ihrem Erstaunen: »Muttlakh Ibu Aruk«. Es war in der That so, sie hatten hier die Abkömmlinge jenes dritten Bruders gefunden, von welchem die Ibu-Aruk-Legende erzählte.

Am nächsten Tage führten die Beduinen die Reisenden in das Lager der Ketterin.

Die Ketterin sind, wie Mr. Blunt versichert, obwohl nur ein kleiner und armer Stamm, doch von ehrenwerthester Herkunft und haben die alten arabischen Sitten und Gebräuche in unverfälschter Reinheit bewahrt. Die Reisenden wurden von ihnen mit allen Ehren und mit wahrer Herzlichkeit als Freunde des Vetters ihres Scheichs aufgenommen, trafen aber den wackeren Stamm in einer sehr kläglichen Lage. Da es kein Gras in der Wüste gab und die Kameele noch nicht in Milch standen, so war nämlich die ganze Gesellschaft mit ihrem Lebensunterhalt nur auf Datteln und auf — Heuschrecken angewiesen. Mr. Blunt entwirft indefs von der Annehmlichkeit dieses Genusses gar kein abschreckendes Bild. Die rothe Heuschrecke, das Weibchen, soll die beste zum Essen sein und braucht einfach nur gekocht zu werden. Grofse Vorbereitungen sind dann weiter nicht nöthig. Man reifst dem Thierchen die langen Beine aus, fafst es bei den Flügeln, taucht das Insekt in Salz ein und verzehrt es mit Haut und Haar. Es soll einen sehr feinen vegetabilischen Geschmack, ähnlich dem frischen Weizen, haben. Gebraten ist es weniger gut. Zur Verwendung als Viehfutter werden die Heuschrecken meistens erst über dem Feuer gedörrt, sind dann aber eine Delikatesse, namentlich für die Pferde, welche sie sehr begierig fressen. Aber auch die Kameele verschmähen dieses Futter nicht. So sind die Heuschrecken für die Beduinenstämme eine wahre Gottesgabe. Nicht minder warten die übrigen Geschöpfe der Wüste darauf, Vögel und vierfüfsige Thiere, alle nähren sich davon. Von den Menschen werden die Heuschrecken in der Frühe des Morgens gesammelt, wenn der Thau auf ihren Flügeln noch die Flugkraft lähmt. Die Reisenden hatten seit dem Aufbruch von Hail aus den Heuschrecken einen sehr wesentlichen Konsumartikel gemacht, und Mr. Blunt vergifst nicht, seine Erfahrungen über diese Kost den Bibelkommentatoren zu empfehlen, welche über die bekannte Diät Johannis des Täufers so seltsame Erklärungen versucht hätten.

Von den wackeren Ketterinbeduinen wurde Mr. Blunt zum Ehrenscheich ernannt und erhielt aufserdem die Zusage, dafs sie im nächsten Jahre nördlich in die Nachbarschaft von Palmyra wandern wollten, um mit Mohammed näher zusammenzutreffen. Vorläufig begleitete Muttlakh seine Gäste bis Meshhed Ali, wo die Reisenden am 1. März nach einem angestrengten Marsche zusammen mit der Pilgerkarawane eintrafen, welche unterwegs fünfhundert Kameele eingebüfst hatte.

Von Meshhed Ali ging das unternehmende Ehepaar nach Bagdad und von da nach Persien. Hoffentlich giebt uns Mr. Blunt bald Gelegenheit, auch die Erlebnisse dieser Reise kennen zu lernen.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse der Insel Elba werden in einem österreichischen Konsularberichte folgendermafsen geschildert. Die Insel Elba, welche sich östlich von Korsika ausbreitet, ist gebirgig, besitzt weder Flüsse noch Seen, ist aber sehr reich an Quellen. Ihr Flächeninhalt beträgt 232 qkm, mit einer Bevölkerung von ungefähr 20 000 Seelen. Die Insel hat Ueberflufs an Eisen und Granit; die Erzgruben von Rio werden zu den reichsten in Europa gezählt. Thatsächlich reicht deren Bearbeitung bis in das fernste Alterthum zurück, ohne wahrnehmbare Abnahme des vorhandenen Metalls, welches das schwedische an Güte übertrifft. Die Bewohner der Gemeinde Rio finden zumeist bei dem Betrieb der dortigen Bergwerke ihren Erwerb. In den Gemeinden Porto Longone und Capoliveri werden Farberden und Magneteisenstein gewonnen, der Betrieb der dortigen Lager blieb jedoch längere Zeit hindurch vernachlässigt und hat erst jetzt, da sich nach diesen Producten ein gröfserer Begehr äufsert, wieder mehr Bedeutung und Lebhaftigkeit gewonnen. Die Landwirthschaft ist nicht sehr blühend, trotzdem die Insel infolge ihres milden Klimas eine üppige Vegetation besitzt, die von der Eiche bis zum Olivenbaum reicht. Das die Insel bespülende Meer ist reich an Fischen, es herrscht insbesondere der Thunfisch vor. Den ersten Rang unter den Erzeugnissen Elbas behauptet jedoch der Wein, der in einzelnen Theilen der Insel in vorzüglicher Weise gedeiht und den besten fremdländischen Sorten an Güte nicht nachsteht. Ihre hauptsächliche Thätigkeit wendet die hierländische Bevölkerung der Schifffahrt zu; da aber der Handel der Insel nur geringe Hülfsquellen bietet und auch keinen namhaften Gewinn abwirft, so findet fortwährend eine nicht unbedeutende Auswanderung nach Amerika, zum Theil auch nach Algerien (Bona) statt.

Die Ausfuhr von Erzen beträgt jährlich ungefähr 150 000 Tonnen, wovon ca. 76 000 Tonnen nach Frankreich, ca. 48 000 Tonnen nach England gehen, während der Rest in Italien selbst verarbeitet wird. Der dafür im In- und Auslande erzielte Preis schwankt zwischen 14—15 Lire. Der Transport nach England findet unter englischer, in den übrigen Richtungen unter italienischer Flagge statt. Von inländischem Wein werden jährlich annähernd 135 000 Fafs oder etwa 5 535 000 l versendet. Der an der Küste gefangene Fisch wird theils in frischem, theils in gesalzenem Zustand nach dem Festlande gebracht. Da es auf der Insel nahezu an den gewöhnlichsten Bedarfsgegenständen fehlt, so findet aus Italien und namentlich von Livorno und Genua eine ziemlich namhafte Einfuhr statt. Zu den diese Einfuhr bildenden Artikeln gehört zunächst Getreide, da Elba selbst vermöge seines für Kornfrüchte ungeeigneten Bodens davon kaum so viel hervorbringt, als der Bedarf seiner Einwohner für drei Monate beträgt. Ferner erhält die Insel von auswärts: Kolonialwaaren, Spirituosen, Manufakte, Oel, Pökelfleisch, Werkholz (wovon hierselbst wenig gewonnen wird), Rinder, Schafe, Schweine, Leder, Reis, Teigwaaren (hauptsächlich von Neapel), Schafwolle, Eisenwaaren u. dergl.

(Deutsches Handelsblatt.)

---

Telegraphennetz der Stadt New-York. Ueber den Umfang des innerhalb der City von New-York bestehenden Telegraphennetzes entnehmen wir der neuesten Nummer des „*Telegraphic journal and electrical review*“ folgende interessanten Zahlenangaben.

Nach den kürzlich stattgehabten genauen statistischen Erhebungen beträgt die Länge der Leitungsdrähte

| | | |
|---|---|---|
| der *Western Union Company* | 1 409 | englische Meilen |
| „ *Gold and Stock Company* | 1 380 | - - |
| „ *Bell Telephone Company* | 800 | - - |
| „ *American District Company* | 450 | - - |
| „ *Atlantic and Pacific Company* | 310 | - - |
| „ *American Union Company* | 250 | - - |
| „ *Law Telegraph Company* | 110 | - - |
| „ *Police and Fire Alarm Company* | 100 | - - |
| „ *American Rapid Company* | 88 | - - |
| des *Departement of Charities and Correction* | 20 | - - |
| was eine Gesammt-Leitungslänge von nicht weniger als | 4917 | engl. Meilen ergiebt. |

Rechnet man dieser an sich schon enormen Zahl die Länge der von unbefugter Seite an den Gestängen einzelner Gesellschaften befestigten Drähte (in New-York mit dem humoristischen Namen „*Wildcat lines*“ belegt), sowie die Länge derjenigen Drähte hinzu, welche bereits aufser Betrieb gesetzt, indefs bis auf Weiteres noch an dem Gestänge belassen sind: so dürfte die Gesammtlänge der die City von New-York durchkreuzenden Telegraphendrähte auf mindestens 6 000 englische Meilen zu veranschlagen sein, eine Drahtlänge, welche hinreichen würde, um New-York mit dem mittelländischen Meere durch zwei Leitungen in telegraphische Verbindung zu setzen.

Für den Fall, dafs eine weitere Verdichtung dieses Telegraphennetzes, dessen Drähte theils an Stangen, in den meisten Fällen aber über die Dächer der Häuser hinweg geführt sind, sich als nothwendig ergeben sollte, ist von Seiten einzelner Gesellschaften die Herstellung unterirdisch geführter Telegraphenleitungen neuerdings ins Auge gefafst worden. Wie aus der bezüglichen Mittheilung hervorgeht, hat mit der Anlage von unterirdischen Telegraphenlinien die Western Union Company bereits den Anfang gemacht. Die mit den zunächst nur versuchsweise hergestellten Leitungen inzwischen gemachten Erfahrungen sollen nach jeder Richtung hin befriedigt haben und es wird hiernach der vollständige Ersatz der oberirdischen durch unterirdische Leitungen nur noch als eine Frage der Zeit angesehen.

---

Die Eisenbahnen in London innerhalb eines Umkreises von 6 engl. Meilen (9,6 km) mit Charing Crofs als Mittelpunkt haben in geradliniger Ausdehnung eine Länge von 750 engl. Meilen*). Hierbei sind alle doppelten, drei- und vierfachen Schienengeleise mitgerechnet. Wird von diesen abgesehen, so vermindert sich die Schienenlänge der dem Eisenbahn-Verkehr im Inneren der Stadt dienenden Strecken auf 260 Meilen. In den Besitz dieser Linien theilen sich dreizehn verschiedene Eisenbahn-Gesellschaften (die East-London-Company, deren Linien von einer anderen Gesellschaft verwaltet werden, nicht eingerechnet). Im gemeinschaftlichen Besitz und unter gemeinschaftlicher Verwaltung aller Gesellschaften stehen 6 kurze Strecken von 1 bis 4 3/4 Meilen Länge. Hinsichtlich der Meilenzahl hat die Brighton Comp. den gröfsten Besitz, nämlich 37 Meilen; ihr folgen: die Great Eastern mit 32, die London und Südwest mit 27, die London-Chatham und die Nordwest Gesellschaft mit je 24 Meilen. Was den Umfang des Betriebes anbetrifft, so stehen jedoch die London und Nordwest Gesellschaft in erster Linie; dieselbe benutzt fast 1/4 des ganzen hauptstädtischen Schienennetzes für ihre Zwecke und hat zu diesem Zwecke ausgedehnte Strecken von fünf anderen Gesellschaften in Pacht; die Länge dieser in ihren miethweisen Besitz über-

*) 1 engl. Meile = 1,609 km.

gegangenen Linien beträgt 44 Meilen; auch die Great Northern steht in gleichem Verhältnifs zu 6 anderen Gesellschaften, von denen sie 36 Meilen Strecke in Pacht genommen. Ueberhaupt werden die Schienengeleise fast aller Gesellschaften von mehreren Gesellschaften benutzt; die der London-Chatham und Dover Comp. z. B. von fünf, die der Metropolitan Comp. von vier anderen Gesellschaften; lediglich die South-Eastern Eisenbahn benutzt nur ihre eigenen Linien, doch steht auch ihr die Mitbenutzung der Strecken, wenigstens einer anderen Eisenbahn, nämlich der East London Comp. zu.

Neben diesen Stadteisenbahnen dehnt sich über London ein Strafsenbahnnetz von 70 Meilen Schienenlänge aus: aufserdem aber vermittelt den hauptstädtischen Personenverkehr noch eine, auch für die Ausdehnung der Stadt verhältnifsmäfsig grofse Zahl von Omnibus, Droschken und Dampfschiffen. Hieraus erklärt sich, dafs die Schwierigkeiten der grofsen Entfernungen in London leichter überwunden werden, als in irgend einer anderen Hauptstadt des Continents.

---

Fürstliches Empfehlungsschreiben wegen Aufnahme eines Edlen v. Walwiz in württemb. Hof- oder Postdienste. Der literarischen Beilage des Staatsanzeigers für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1877, entnehmen wir nachstehendes interessante und postgeschichtlich merkwürdige Schreiben des Kurfürsten August von Sachsen an Herzog Christoph von Württemberg.

»Unsern freundlichen Dienst, und was wir mehr liebs und guts vermögen, zuvor, hochgeborner Fürst, freundlicher lieber Vetter.

Gegenwärtiger edler Knab Klaus von Walwiz hat weil. dem hochgeborenen Fürsten, Unserm freundlich geliebten Bruder H. Moriz, Churfürsten zu Sachsen christlich und löblich Gedächtnifs, und nach Sr. L. Abgang folgends Uns nun in das 5 Jahr für einen Buben*) frömmlich und fleifsig gedient und uns nunmehr durch seine Freundschaft unterthänig berichten und bitten lassen, nachdem er sich auch an anderer Fürsten Höfen gern umsehen wollte, und sonderlich Lust hätte, Ew. L. vor andern Herrn zu dienen, dafs Wir ihn an E. L. verschreiben und bei derselben verbitten wollten, damit er entweder bubenweise auf E. L. zu warten möchte angenommen, oder aber mit einem Klepper postweifs' zu verschicken**), unterhalten werden.

Wenn er sich dem, die Zeit er bei Uns gewesen, nach Gelegenheit seines Alters treulich und fleifsig in seiner Dienstwartung verhalten und auch von ehrlichem Geschlecht und Herkommen ist, dessen Freunde sich auch wohl um Uns verdient haben, als bitten Wir freundlich, E. L. wolle ihn für einen Buben annehmen, dafs er auf Sie warten möge oder nach Ihrer Gelegenheit ihm einen Klepper zum Verschicken unterhalten, zuversichtlich, er werde sich fürder also betragen, dafs E. L. darob ein Genügen und Gefallen haben soll. Das wollen Wir um E. L. freundlich, so wird auch er es neben seiner Freundschaft zur Zeit unterthänig und williglich verdienen.

Datum Dresden den 19. Juli 1556.«

---

Kabel-Verbindung zwischen Manila und Hongkong. Amtlichen Nachrichten zufolge ist das die telegraphische Verbindung zwischen Manila und Hongkong herstellende Kabel, über dessen nahe bevorstehende Verlegung wir bereits auf Seite 254 dieser Blätter berichtet haben, am 6. Mai d. J. dem Betriebe übergeben worden.

*) als »Page«.
**) als »edler Postjung«.

---

Zahl der Kabel-Gesellschaften in London. Nach einer in der neuesten Nummer des *Journal télégraphique* enthaltenen Notiz haben von den zur Zeit bestehenden Privat-Kabelgesellschaften (im Ganzen 22 an der Zahl) in London allein 17 ihren Sitz. Es sind dies die folgenden Gesellschaften: *Anglo-American*, *Brazilian Submarine*, *Cuba Submarine*, *Direct Spanish*, *Direct United States Cable*, *Eastern*, *Eastern and South African*, *Eastern Extension*, *German Union*, *Great Northern*, *Mediterranean Extension*, *Montevidean and Brazilian*, *Platino-Brasiliera*, *Submarine*, *West-Coast of America*, *West-India and Panama* und endlich *Western and Brazilian Company*.

Das Gesammtkapital dieser 17 Kabel-Gesellschaften wird auf 25 344 544 Pfd. Sterl. (= 513 404 428 Mark), der Reservefonds derselben auf zusammen 1 645 903 Pfd. Sterl. (= 33 341 057 Mark) angegeben. Die Gesammtlänge der von den genannten Gesellschaften betriebenen Kabel beläuft sich auf nicht weniger als 65 455 Seemeilen (= 121 091,75 km), wovon allein auf die *Eastern Company* 16 325 und auf die *Anglo-American Company* 12 272 Seemeilen entfallen.

---

Ausgrabung eines römischen Wohngebäudes in Pompeji. In Rom erregt, wie wir einer Mittheilung der »Baugewerks-Zeitung« entnehmen, die Ausgrabung eines Hauses in Pompeji, welches vielleicht das gröfste und besterhaltene der bisher aufgefundenen römischen Wohngebäude ist, das allgemeine Interesse. Das einstöckige Haus enthält zwei Atrien, zwei Tablinien und ein geräumiges Peristylium, in dessen Mitte ein ornamentaler Brunnen sich befindet, aufserdem ein vollkommenes Bad, welches die in Gelehrtenkreisen über die Anlage von Bädern in römischen Wohnhäusern herrschenden Meinungsverschiedenheiten aufklären dürfte. Die Malereien im Innern des Hauses sind sehr geschmackvoll ausgeführt und gut erhalten; besonders interessant sind die im ersten Stockwerk befindlichen, welche gröfstentheils Seethiere darstellen. Auch die in den beiden Flügeln des Gebäudes aufgefundenen Freskogemälde haben Scenen aus dem Thierleben zum Gegenstande. Die Bilder, welche sich in wohlerhaltenem Zustande befinden, geben wichtige Aufschlüsse über die Malerei in der Römerzeit und lassen zugleich den Einflufs griechischer Kunst deutlich erkennen.

---

Drahtseilbahn auf den Vesuv. Auf der unseren Lesern durch die Mittheilung in No. 4 des Archivs bekannten Vesuv-Eisenbahn hat am 13. April, Nachmittags gegen 2 Uhr, die erste Probefahrt stattgefunden, und zwar auf der Strecke vom Observatorium bis zur Spitze des Kraters, da der Weg von Resina bis zum Observatorium noch nicht vollendet ist und vorläufig mit den bisherigen Transportmitteln zurückgelegt werden mufs. Die Bahn zieht sich mit einer durchschnittlichen Steigung von 1 : 1,5 in geradliniger Trace an den meeresseitig gelegenen Abhängen des Bergkegels bis zum Rande des eigentlichen Kraters, d. i. bis zu einer Meereshöhe von etwa 1 400 m empor. Der Oberbau ist einschienig mit zwei seitlichen Führungsrollen angelegt. Die Wagen, von denen gleichzeitig einer aufwärts und ein anderer abwärts läuft, sind treppenförmig gebaut, zu beiden Seiten an ein 25 mm starkes Drahtseil gekuppelt und gewähren Raum für 12 Personen. Von der Anbringung eines sogenannten Sicherheitsseiles hat man Abstand genommen, weil schon eins der Seile für die Last mehr als ausreichend sein würde. Die Tragrollen der Seile liegen in Abständen von 15 m. Zum Betriebe dient eine auf der unteren Station befindliche Dampfmaschine von 30 Pferdekräften. Da die Geschwindigkeit der Bewegung ca. 100 m in der Minute ist, so gebraucht der Zug von der Station bis zum Krater ungefähr 8 Minuten. Der regelmäfsige Betrieb der Bahn hat am 7. Juni begonnen, nachdem dieselbe Tags zuvor mit einer entsprechenden Feier dem öffentlichen Verkehr übergeben worden war.

---

# III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

*Documents de la Conférence télégraphique internationale de Londres, publiés par le Bureau International des Administrations Télégraphiques. Berne* 1880. 1 Band. Gr. 4.

Das unter diesem Titel vor Kurzem erschienene, von dem Internationalen Telegraphenbüreau in Bern herausgegebene umfangreiche Werk enthält eine übersichtliche Zusammenstellung aller derjenigen wichtigeren und denkwürdigeren Aktenstücke, welche auf die im verflossenen Jahre zu London abgehaltene internationale Telegraphen-Konferenz Bezug haben. Hinsichtlich der äufseren Form und der Anordnung des Stoffes entspricht das Werk im Wesentlichen den ebenfalls vom Internationalen Telegraphenbüreau seiner Zeit herausgegebenen, die Telegraphen-Konferenzen zu Rom und Petersburg betreffenden Veröffentlichungen. Dasselbe zeichnet sich, wie die letzteren, durch grofse Uebersichtlichkeit und Korrektheit, sowie durch eine dem Werthe und der Bedeutung des Inhaltes angemessene äufserst reiche Ausstattung aus und umfafst nicht weniger als 667 Druckseiten in Grofs-Quart-Format.

Im Eingange enthält das Werk einen Abdruck des von den Londoner Konferenzbeschlüssen bekanntlich nicht berührten, unterm 10/22. Juli 1875 zu St. Petersburg abgeschlossenen internationalen Telegraphen-Vertrages. Unmittelbar hieran schliefst sich die eine Anlage zu diesem Vertrage bildende »Ausführungs - Uebereinkunft« *(Règlement de service international)* nebst dazu gehörigen Tariftabellen in der auf der Konferenz zu London beschlossenen abgeänderten Fassung. Der darauf folgende dritte Abschnitt umfafst eine Zusammenstellung der von den verschiedenen, an der Konferenz betheiligt gewesenen Staaten zur Vorlage gebrachten Abänderungs - Vorschläge, und zwar zunächst die auf eine durchgreifende Umgestaltung des internationalen Tarifwesens Bedacht nehmenden Vorschläge Deutschlands, denen sich diejenigen von Oesterreich - Ungarn, Grofs-Britannien, Britisch-Indien, Rufsland und Schweden anreihen. Die weniger allgemeinen, auf die Abänderung einzelner Spezialbestimmungen des auf der Petersburger Konferenz vereinbarten internationalen Reglements gerichteten Vorschläge der verschiedenen Staaten sind in dem zweiten Theile dieses Abschnitts ausführlich behandelt.

Der vierte Abschnitt, welcher nicht allein der umfangreichste von allen ist (derselbe umfafst allein über 400 Druckseiten), sondern auch insofern das gröfste Interesse bieten dürfte, als er ein getreues Bild von dem Gange der Verhandlungen und den an die Berathung der einzelnen Fragen geknüpften Debatten giebt, enthält den wörtlichen Abdruck der während der gesammten Sitzungsperiode (vom 10. Juni bis 28. Juli) aufgenommenen, mit grofser Ausführlichkeit und Genauigkeit behandelten Konferenz-Protokolle, sowie der von den beiden Kommissionen, der Tarif-Kommission und der Reglements-Kommission, über die denselben zur Vorberathung überwiesenen Fragen erstatteten Berichte.

Wie aus diesem Abschnitte zu entnehmen ist, haben einschliefslich der Eröffnungssitzung im Ganzen 13 Plenarsitzungen stattgefunden; aufserdem sind von der Tarif-Kommission 9 und von der Reglements-Kommission 7 Sitzungen abgehalten worden, an denen fast stets Delegirte von sämmtlichen auf der Konferenz vertretenen Verwaltungen Theil genommen haben. Die Zahl der sämmtlichen Sitzungen beläuft sich hiernach auf 29. Das in gedachtem Abschnitte zusammengestellte reichhaltige Material dürfte im Uebrigen auch wohl geeignet sein, für die von der Londoner Konferenz entwickelte rege und umfangreiche Thätigkeit ein beredtes Zeugnifs abzulegen.

Ein dem Werke am Schlusse beigefügtes, mit grofser Sorgfalt bearbeitetes alphabetisches Register setzt den Leser in den Stand, auf den verschiedenen Gebieten der zur Berathung gekommenen Spezialfragen sich schnell und leicht orientiren zu können.

---

## IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 26. Berlin, 25. Juni 1880.

Die neuere Entwickelung auf dem Gebiete des Postsparkassenwesens. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Telegraphenschule. Briefkasten auf dem Lande. Vereinfachte Buchführung über Post- u. s. w. Werthzeichen. Längslinien in den Geldspalten der Formulare. Frachtbriefe. Unterlassene Bestellung von Briefen). — Neue Zuwendungen für das Reichs-Postmuseum. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Tenderfüllung während der Fahrt auf amerikanischen Eisenbahnen. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. Jena 1880. 6. Heft.

John Locke als Nationalökonom. Von Dr. W. v. Ochenkowski. — Literatur. — Miszellen. — Die periodische Presse des Auslandes und Deutschlands.

3) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 9. Juni 1880.

Zur Geschichte der Gotthardbahn. Quellenstudie von J. J. Egli (Schlufs). — Spuren der Leichhardt-Expedition. Von Henry Greffrath. — Das heutige Griechenland: Der Peloponnesos. — Ein Kulturritt durch Smyrna. Von W. Zschimmer. — Vergessene deutsche Posten im Süden. Von Mupperg. — Von Wandertagen im Südtheil der Lüneburger Haide. Von Alfred Kirchhoff. — Weltentrümmer (Meteorsteinfall in Jowa und Minnesota). Skizze von Julius H. Stackemann. — Entdeckungen und Arbeiten auf dem Gebiete der Geographie im Jahre 1879. Von Hugo Töppen. — An der Frontera. Federzeichnungen aus Südamerika. Von Albert Amerlan. — Miszellen.

4) **Oesterreichische Monatsschrift für den Orient.** Herausgegeben vom orientalischen Museum in Wien. 15. Mai 1880. No. 5.

Emil Schlagintweit's Schilderung des indischen Kaiserreiches. Von Dr. Carl v. Scherzer. — Theeproduktion und Theehandel. Von Dr. F. X. von Neumann-Spallart. — Die Türken in Arabien. Von Freiherrn von Schweiger-Lerchenfeld. — Die Schriftmittel und Schreiber des Orientes alter und neuer Zeit. Von Alwin Rudel. — Chronik der bemerkenswerthesten Ereignisse des Jahres 1879 in Ost- und Süd-Asien, Afrika und Australien (Schlufs). — Miszellen.

5) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, Juni 1880. 6. Heft.

Vereinsangelegenheiten: Sitzung am 25. Mai 1880. I. Sitzungsbericht; II. Mitgliederverzeichnifs; III. Vorträge und Besprechungen: Dr. Werner Siemens, über elektrotechnische Hülfsmittel gegen schlagende Wetter in Bergwerken. — Dr. O. Frölich, über Messung starker elektrischer Ströme. — Abhandlungen: Schutzvorrichtung gegen Blitzschlag für Fernsprechapparate. — J. N. Teufelhart, die Zwischenstations-Korrespondenz mit Meyers mehrfachem Telegraph. — Dr. F. Dehms, Klappvorrichtung am Knopf des Morseschlüssels zur Anwendung bei amerikanischem Ruhestrombetrieb. — Lohmeier, ein Vorschlag zur Einrichtung der Trennämter in Ruhestromleitungen. — Hipps elektrische Uhr zur Angabe der astronomischen Zeit in Genf. — Kleine Mittheilungen. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

6) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 177.

The Telephone companys. — On some thermal effects of electric currents. — W. R. Sykes' double arm block instrument, as used on the main line of the London, Chatham and Dover Railway. — Hunning's micro-telephone transmitter. — Varley's electric time ball. — Electricity as a motive power. — The Jamin electric light.

**The Electrician.** Vol. V. No. 4.

A new telegraph code. — Dr. Mandon's regulator lamp. — Theory of the microphone. — The dynamo-electric machine and its application as the motive power on an electric railway.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 14.** BERLIN, JULI. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 61. Weitere Entwickelung des Postsparkassenwesens.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Pescheck in Berlin.

Nachdem die Postsparkassen, welche im Jahre 1861 in England, 1870 in Belgien und 1876 in Italien eingeführt worden sind, sich in diesen Ländern gleichmäfsig als eine die Volkswohlfahrt fördernde Einrichtung bewährt und insbesondere auf die Hebung des Sparsinnes in den Kreisen der arbeitenden Klassen einen nachhaltig günstigen Einflufs ausgeübt haben, ist in neuester Zeit auch die niederländische Staatsregierung dazu übergegangen, ein selbstständiges, auf Rechnung und unter Gewährleistung des Staates zu verwaltendes Postsparkassen-Institut ins Leben zu rufen. Die genannte Regierung hatte bereits früher in richtiger Würdigung des hohen Werthes, welcher einer Mitwirkung der Postverwaltung beim Sparbetriebe für die Entwickelung und Ausbreitung des Sparkassenwesens beizumessen ist, den Versuch gemacht, die Postanstalten in Niederland als Annahme- und Auszahlungsstellen mit den dort bestehenden Lokalsparkassen in Verbindung zu bringen; dieser Versuch war jedoch, den Vorgängen in anderen Ländern entsprechend, ohne den gewünschten und erhofften Erfolg geblieben.

Durch das in No. 88 des niederländischen »Staatsblad« veröffentlichte Gesetz vom 25. Mai ist nunmehr für das Königreich der Niederlande eine

Reichs-Postsparbank eingerichtet, deren Sitz sich in Amsterdam befindet. An der Spitze derselben steht ein von dem Könige zu ernennender, dem Minister für Handel, Gewerbe etc. nachgeordneter Director, welcher über die Verwaltung der Postsparbank einem aus 5 bis 7 Mitgliedern bestehenden, ebenfalls vom Könige zu berufenden Aufsichtsrath den Rechenschaftsbericht zu erstatten hat. Die Mitglieder des Aufsichtsrathes, von denen nach dreijährigem Bestehen der Bank jährlich eins in bestimmter Reihenfolge ausscheidet und erst nach Ablauf eines weiteren Jahres wieder wählbar ist, erhalten keine Besoldung, sondern nur Präsenzgelder. Bei sämmtlichen Postanstalten des Königreichs und denjenigen Hülfspostanstalten, welche hierzu durch den Minister für Handel, Gewerbe etc. ermächtigt worden sind, können Einlagen für die Reichs-Postsparbank gemacht und wieder zurückgezogen werden. Alle Einzahlungen und Auszahlungen von Spargeldern werden von den betreffenden Postbeamten in ein auf den Namen des Sparers lautendes Postsparkassenbuch eingetragen und durch die Handzeichnung des Beamten, sowie durch Abdruck des Büreaustempels im Postsparkassenbuche beglaubigt. Der Mindestbetrag der Einlage ist auf 25 Cents und der Meistbetrag des zu verzinsenden Guthabens jedes Sparers auf 800 Gulden festgesetzt; darüber hinausgehende Einlagen sind zulässig, dieselben nehmen aber keinen Theil mehr an der Verzinsung. Minderjährige dürfen sich, und zwar ohne Vermittelung ihrer Väter oder Vormünder, sowie verheirathete Frauen ohne den Beistand ihrer Ehemänner der Postsparbank bedienen. Die Verabfolgung der Postsparkassenbücher findet unentgeltlich statt; wenn ein derartiges Buch jedoch verloren gegangen ist, so wird die Neuausfertigung desselben nur gegen Zahlung von 50 Cents bewirkt. Für die Verzinsung und Rückzahlung der Einlagen übernimmt der Staat ohne Vorbehalt Bürgschaft. Der Zinsfufs ist auf 2,64 vom Hundert festgesetzt; bei der Berechnung der Zinsen werden aber nur voll eingezahlte Gulden in Betracht gezogen; ebenso bleiben bei Feststellung des sich hiernach ergebenden Zinsbetrages Bruchtheile eines Cent unberücksichtigt. Zum Zwecke der einfacheren Zinsberechnung wird jeder Monat zu 30 Tagen angenommen. Je nachdem die Einlage in der Zeit vom 1. bis 15. oder vom 16. bis 30. des Monats stattgefunden hat, werden die Zinsen vom 16. des laufenden oder vom 1. des nächstfolgenden Monats ab gewährt. In gleicher Weise hört für die von den Sparern gekündigten Gelder die Verzinsung mit dem 1. oder 16. des Monats auf, je nachdem die Rückzahlung in der Zeit vom 1. bis 15. oder vom 16. bis 30. des Monats erfolgt ist. Der am 31. Dezember jedes Jahres aufgelaufene Zinsbetrag wird für das neue Jahr dem Kapital zugeschrieben und nimmt alsdann Theil an der Verzinsung. Die Kündigungsfrist ist eine vierzehntägige, nur in Ausnahmefällen — offenbar, um den bei einem plötzlich auftretenden starken Andrange nach Rückzahlung zu besorgenden Verlegenheiten und Gefahren für den Staatskredit zu begegnen — kann diese Frist auf Antrag des Ministers für Handel, Gewerbe etc. und unter Zustimmung des Aufsichtsraths auf höchstens 6 Monate, vom Tage der Kündigung an gerechnet, verlängert werden. Eine solche Mafsnahme mufs aber in dem »Nederlandsche Staatscourant« veröffentlicht und bei den Postanstalten durch Aushang bekannt gemacht werden. Die bei den Postanstalten angesammelten Spareinlagen fliefsen zum Zweck der Anlegung für Rechnung des Staates in die Niederländische Bank, welcher überhaupt die Aufbewahrung des Besitzes der Postsparbank und der von letzterer in Pfand genommenen Werthgegenstände obliegt. Ergiebt sich aus dem Postsparbankbetriebe ein Ueberschufs, so wird derselbe an die Niederländische Bank abgeführt, während bei ungünstigem Abschlufs der Postsparbank die Minderbeträge auf die Reichskasse zur Anweisung gelangen. Die Anlegung der nicht zu Rückzahlungen erforderlichen Postsparkassengelder erfolgt zu einem Theil in National-Schuldver-

schreibungen, in Obligationen der Provinzen, Gemeinden und Deichverbände, sowie in Pfandbriefen staatlich garantirter Hypothekengesellschaften, zum anderen Theil — jedoch höchstens bis zur Hälfte des anzulegenden Kapitals — in schnellen realisirbaren Forderungen, und zwar in Darlehen auf 3 Monate oder kürzere Zeit gegen Hinterlegung von Werthobjekten, welche von der Niederländischen Bank im Lombard zugelassen werden. Die aus der nutzbringenden Anlage der Gelder, nach Abzug der Betriebskosten und der den Sparern zu gewährenden Zinsbeträge sich ergebenden Ueberschüsse werden zur Bildung eines Reservefonds verwendet, welcher als Eigenthum des Staates besonders verwaltet wird. Diesem Fonds fliefsen aufserdem diejenigen Gelder zu, welche seit 30 Jahren in der Postsparbank liegen, ohne dafs die betreffenden Sparer eine weitere Einzahlung geleistet oder eine Rückzahlung gefordert haben. Der Zweck des Reservefonds besteht darin, die Rückzahlung der Sparbeträge auch in ungünstigen Zeiten, wenn sich die anderen Mittel der Postsparbank als unzureichend erweisen sollten, sicher zu stellen. Für den Fall, dafs auch dieser Fonds erschöpft ist und der Staat gemäfs der von ihm übernommenen Bürgschaft zur Bewilligung von Vorschüssen an die Postsparbank genöthigt sein sollte, sind die später für den Reservefonds zu erübrigenden Gelder in erster Stelle zur Rückzahlung dieser Vorschüsse zu verwenden. Der Schriftwechsel in Reichs-Postsparbank-Angelegenheiten wird ohne Ansatz von Porto befördert; als Ersatz für diese Leistung empfängt die Staatskasse jedoch 10 Cents jährlich für jeden Einleger aus den Ueberschüssen der Postsparbank. Der Stand des Postsparbank-Verkehrs wird durch monatliche Uebersichten in dem »Nederlandsche Staatscourant« bekannt gemacht. Aufserdem erfolgt alle Jahre die Erstattung eines Rechenschaftsberichts zur Mittheilung an das Abgeordnetenhaus und zur Veröffentlichung durch das genannte Blatt.

Eine nähere Betrachtung dieser Gesetzesbestimmungen läfst erkennen, dafs dieselben im Wesentlichen auf denselben Grundlagen beruhen, wie die gleichartigen Gesetze in England, Belgien und Italien, welche sich bereits in jahrelanger Anwendung bewährt haben. Die niederländische Staatsregierung darf daher mit Recht von der Errichtung der Reichs-Postsparbank die günstigsten Erfolge für die Förderung des Sparsinnes in der Bevölkerung und somit für die Hebung des Nationalwohlstandes erwarten.

Zu einem gleichen Vorgehen hat sich in neuerer Zeit auch Frankreich veranlafst gesehen, nachdem dort seit dem Jahre 1875 dieselben Erfahrungen wie in Holland gemacht worden sind, dafs eine Vermehrung der Annahme- und Auszahlungsstellen für die Lokalsparkassen durch Zuhülfenahme der Postanstalten nur einen ganz unzureichenden Ersatz für die Einrichtung eigentlicher Postsparkassen zu bieten vermag. Wenn auch in den letzten Jahren ein Aufschwung in dem französischen Sparkassenwesen zu erkennen ist — während im Jahre 1872 2 016 552 Sparer mit 515 Millionen Francs Einlagen vorhanden waren, ist die Anzahl der Einleger im Jahre 1878 bis auf 3 173 721 und die Summe der Einlagen bis auf 1 016 Millionen Francs gestiegen —, so hat die französische Regierung sich doch nicht verhehlen können, dafs dieses Ergebnifs gegenüber denjenigen Ländern, in welchen Postsparkassen bestehen, nur als ein mäfsiges zu bezeichnen ist. Die genannte Regierung hat sich in Folge dessen ebenfalls entschlossen, unter Staatsverwaltung stehende Postsparkassen ins Leben zu rufen, und einen bezüglichen Gesetzentwurf, in dessen Motiven auf die in anderen Ländern mit dieser Einrichtung gemachten günstigen Erfahrungen Bezug genommen wird, bereits im Januar 1880 der Deputirtenkammer vorgelegt. Dieser Gesetzentwurf, welcher zunächst von der letzteren einer besonderen Kommission zur Prüfung und Vorberathung überwiesen worden war, ist mit einigen Abänderungen am 1. Juli von der Deputirtenkammer angenommen worden und liegt gegenwärtig dem Senat vor; er schliefst sich, wie die vorher be-

sprochene holländische Postsparkassen-Einrichtung, den in England, Belgien und Italien bestehenden Postsparkassen-Gesetzen an und enthält in seiner ursprünglichen Fassung im wesentlichen folgende Bestimmungen:

Das Institut, welches den Namen »*Caisse d'épargne postale*« führen wird, soll dem Ministerium der Posten und Telegraphen unterstellt werden und als Sammelstellen sämmtliche Postbüreaus in Frankreich und Algerien erhalten. Diese haben die eingezahlten Sparbeträge an die Kassen der General-Zahlmeister und Steuereinnehmer ihrer Departements und in Paris an die Consignations- und Depositenbank zur Aufbewahrung und weiteren Anlegung für Rechnung des Staates abzuliefern. Die der Sparkasse für die abgeführten Gelder zu gewährenden Zinsen sollen mit $3\frac{1}{4}$ vom Hundert berechnet, den Sparern dagegen sollen nur 3 vom Hundert an Zinsen gewährt werden, welche mit dem 1. oder 16. des Monats nach der Einzahlung beginnen und bis zu demselben Tage vor der Rückzahlung laufen. Am Schlusse des Jahres werden die aufgelaufenen Zinsen zum Kapital geschlagen und nehmen alsdann wie dieses an der Verzinsung Theil. Der bezeichnete Zinsfufs soll nur durch einen Beschlufs des Staatsraths mit Zustimmung des Ministerraths geändert werden können. Zur Deckung der Verwaltungskosten der Postsparkasse ist der Betrag in Aussicht genommen, welcher sich aus dem von dem Staatsschatze der Sparkasse den Einlegern gegenüber zu gewährenden höheren Zinsfufse ergiebt; reicht dieser Betrag nicht aus, so wird der Reservefonds der Sparkasse dazu verwendet; in letzter Linie hat der Staat selbst mit einem entsprechenden Zuschusse einzutreten. Der Reservefonds soll gebildet werden:

1. aus den etwaigen Ersparnissen bei den Verwaltungskosten,
2. aus Geschenken und Vermächtnissen,
3. aus den der Postsparkasse verfallenden Geldern und
4. aus den dem Kapitalfonds zugeführten Zinsen dieser Beträge.

Jedermann kann Besitzer eines von der Postsparkasse unentgeltlich zu liefernden Postsparkassenbuches werden, aber auch nur e i n e s; wer sich zwei oder mehrere Bücher auf seinen Namen hat ausstellen lassen, geht der Zinsen für die Einzahlungen auf diese Bücher verlustig. Der Mindestbetrag der Einlagen wird auf 1 Franc und der Meistbetrag des Guthabens eines jeden Sparers auf 2 000 Francs festgesetzt. Wenn Kapital und Zinsen eines Sparers diese Summe übersteigen, so soll derselbe mittels eingeschriebenen Briefes hiervon benachrichtigt werden; verringert er dann innerhalb der nächsten drei Monate sein Guthaben nicht, so wird ihm ein Titel über 10 Francs Staatsrente amtlich kostenfrei angekauft, für die Zwischenzeit ruht die Verzinsung. Nur bei den auf Gegenseitigkeit beruhenden Hülfskassen, Wohlthätigkeitsanstalten und Gesellschaften ähnlicher Art darf sich das Guthaben bis auf 8000 Francs belaufen. Der Sparer kann sein Konto von einem Orte zum andern ohne Kosten übertragen lassen. Rückzahlungen des ganzen Guthabens oder eines Theiles desselben finden bei derjenigen Postanstalt statt, welche das Konto des Sparers führt. Nach Ankündigung der Rückforderung soll die Auszahlung bei Beträgen bis zu 20 Frcs. spätestens innerhalb 5 Tage, bei Beträgen über 20 Francs spätestens innerhalb 8 Tage erfolgen. Im Falle höherer Gewalt kann die Postsparkasse durch Staatsraths- und Ministerrathsbeschlufs ermächtigt werden, die Rückzahlung durch Theilzahlungen, und zwar von mindestens 50 Francs in je 14 Tagen zu bewirken. Aufser dieser Vorsichtsmafsregel ist eine Bestimmung in den Gesetzentwurf aufgenommen worden, welche ganz wesentlich dazu beitragen dürfte, die Postsparkasse bei einem plötzlichen Stofs, den der Staatskredit durch den Eintritt politischer Verwickelungen erfahren könnte, vor Verlegenheiten zu bewahren. Jedem Sparer soll die Möglichkeit geboten werden, aus seinem Guthaben, sobald dasselbe zum Ankaufe eines Titels über mindestens 10 Francs Rente ausreicht, den Ankauf dieses Werthpapiers durch die Post-

sparkasse unentgeltlich bewirken zu lassen. Eine solche Bestimmung, welcher lediglich die Absicht zu Grunde liegt, die durch die Postsparkassen geschaffene, jederzeit einlösbare Staatsschuld theilweise in konsolidirte Schuld zu verwandeln, findet sich ebenfalls in dem belgischen und italienischen Postsparkassengesetz und hat sich in diesen Ländern als durchaus zweckentsprechend und nutzbringend erwiesen.

Die Abänderungen, welche von der Deputirtenkammer in dem Gesetz-Entwurfe vorgenommen worden sind, bestehen hauptsächlich darin, dafs nach dem Vorschlage des Deputirten Arthur Legrand der Meistbetrag des einzelnen Guthabens auf 3000 Francs erhöht, der für den Ankauf von Staatsrenten festgesetzte Mindestbetrag von 10 auf 5 Francs herabgesetzt und eine Bestimmung hinzugefügt worden ist, wonach sich auch Minderjährige und verheirathete Frauen selbstständig, jedoch unter Vorbehalt des formellen Einspruches des rechtmäfsigen Vertreters bz. des Ehemannes, der Postsparkasse sollen bedienen können.

In Anerkennung der Bedeutung, welcher einer allmählichen Umwandlung der durch die Postsparkassen geschaffenen Staatsschuld in konsolidirte Schuld beizumessen ist, hat sich auch England entschlossen, das dort bestehende Postsparkassengesetz nach dieser Richtung hin zu vervollständigen. Von der britischen Regierung ist in neuester Zeit dem Parlamente eine Bill vorgelegt worden, nach welcher unter Anderem der Postsparkasse die Ermächtigung ertheilt werden soll, auf Antrag der Sparer aus den angesammelten Einlagen, sobald dieselben einen hinreichend hohen Betrag erreicht haben, Staatspapiere anzukaufen und letztere den Sparern kostenfrei auszuhändigen.

In Deutschland haben sich die Sparkassen in Anlehnung an die städtischen oder ländlichen Gemeindeverbände, sowie an die Kreis-, Bezirks- und Provinzialkörperschaften im Wesentlichen selbstständig entwickelt, da der Staat sich lediglich auf Wahrnehmung des ihm zustehenden Aufsichtsrechtes beschränkt, dagegen grundsätzlich in die mit der fruchtbringenden Anlegung der in den Sparkassen niedergelegten Gelder verbundenen Verwaltungsgeschäfte nicht eingreift und daher den Sparern gegenüber auch keinerlei Verantwortlichkeit für die pünktliche Verzinsung und Rückzahlung der Einlagen übernimmt.

Ein übersichtliches Bild von dem gegenwärtigen Stande des deutschen Sparkassenwesens gewährt eine neuerdings in Gotha erschienene Schrift »Die deutschen Sparkassen, deren Entstehung, Einrichtung, Aufgaben und Ziele von Oskar Spittel«, welche sich die Erörterung und Beantwortung folgender Fragen zur Aufgabe gestellt hat: 1. Welcher Art ist die Entstehung und Einrichtung der Sparkassen Deutschlands und entspricht die letztere den Anforderungen der Gegenwart? 2. Wie ist der Sparsamkeitssinn durch dieselben im Volke zu wecken und zu pflegen? 3. Welchen Nutzen und welche Vortheile bringen sie dem Volke und Staate? Die interessante Abhandlung gewährt einen Ueberblick über die Arten der Sparkassen, ihre Verbreitung, Einrichtung und über die Gröfse der bezüglichen Fonds in den einzelnen, zum deutschen Reiche gehörigen Staaten und bestätigt die schon anderweitig gemachte Wahrnehmung, dafs die bestehenden Sparkassen nicht allein überaus ungleich auf die einzelnen Länder und Provinzen vertheilt sind, sondern auch ihrer Zahl nach das Sparbedürfnifs bei Weitem nicht zu befriedigen vermögen und somit sich aufser Stande befinden, den Anforderungen des Publikums in vollem Mafse gerecht zu werden.

Die umstehende, aus den Angaben in der bezeichneten Schrift sich ergebende Uebersicht wird dies näher veranschaulichen.

Hierzu kommt, dafs die Verwaltungsgrundsätze bei den einzelnen Sparkassen sehr von einander abweichen, und dafs die letzteren bei dem Mangel einer einheitlichen Organisation eines der wesentlichsten Erfordernisse eines gut geordneten Sparkassensystems, der allgemeinen Zugänglichkeit, ent-

| Bezeichnung des Landes. | Einwohner-zahl. | Zahl der Sparkassen mit Filialen und Annahme-stellen. | Durchschnitts-zahl der auf eine Kasse entfallenden Einwohner. |
|---|---|---|---|
| Königreich Preufsen einschl. Hannover und Hessen-Nassau | 25 742 404 | 1 463 | 17 596 |
| Königreich Bayern | 5 022 390 | 225 | 22 321 |
| Königreich Sachsen | 2 760 586 | 111 | 24 870 |
| Königreich Württemberg | 1 881 505 | 85 | 22 135 |
| Grofsherzogthum Baden | 1 507 179 | 51 | 29 552 |
| Grofsherzogthum Mecklenb.-Schwerin | 553 785 | 30 | 18 460 |
| Grofsherzgth. Sachsen-Weimar-Eisenach | 292 933 | 8 | 36 616 |
| Herzogthum Meiningen | 194 494 | 19 | 10 236 |
| Herzogthum Altenburg | 145 844 | 6 | 24 307 |
| Herzogthum Braunschweig | 327 493 | 14 | 23 392 |
| Herzogthum Koburg-Gotha | 182 599 | 16 | 11 412. |
| Die meisten Sparkassen entfallen auf | | | |
| das Herzogthum Gotha | 128 092 | 13 | 9 853 |
| und | | | |
| die vormaligen Herzogthümer Schleswig-Holstein | 960 996 | 212 | 4 533. |

behren, welche sich gerade bei den Postsparkassen in anderen Ländern als ein mächtiger Hebel für die Förderung des Sparsinnes der Bevölkerung bewährt hat. Der Verfasser genannter Schrift wird auf diese Weise nothwendig auch zu einer kurzen Betrachtung des Postsparkassenwesens geführt und gelangt zu der Ueberzeugung, dafs die Postsparkassen namentlich für die wandernde Arbeiterbevölkerung von unersetzlichem Werthe sind, weil sie derselben die Möglichkeit zur Niederlegung ihrer Ersparnisse bei jeder beliebigen Postanstalt gewähren und somit ein wirksames Mittel zur Abschwächung der nachtheiligen Folgen der Freizügigkeit bieten. Wir können uns dem Bedauern des Verfassers, eine solche Einrichtung in Deutschland noch nicht zu finden, nur anschliefsen, vermögen aber die weiter in der Schrift entwickelte und auch anderweit in der Presse vielfach zum Ausdruck gelangte Ansicht nicht zu theilen, dafs durch die Bildung ganz selbstständiger Postsparkassen einerseits eine die Lebensfähigkeit der bestehenden Sparkassen untergrabende Konkurrenzanstalt ins Leben gerufen werden, andererseits der Dienstbetrieb bei den Postanstalten an Uebersichtlichkeit verlieren könnte, und dafs es demzufolge am zweckmäfsigsten sei, die Postanstalten nur als Annahme- und Auszahlungsstellen mit den Lokalsparkassen in Verbindung zu bringen. Das Beispiel Englands und Italiens beweist zur Genüge, dafs die Privatsparkassen neben den Postsparkassen nicht allein zu bestehen vermögen, sondern sogar fort und fort an Umfang gewinnen. Dies erklärt sich einfach daraus, dafs die Postsparkassen sich vorzugsweise mit der Ansammlung kleiner Ersparnisse beschäftigen und als wesentlichste Aufgabe verfolgen, den Sinn für das Sparen auch in denjenigen Kreisen der Bevölkerung zu erwecken und zu beleben, in welchen derselbe von den bestehenden Sparkasseneinrichtungen entweder gar nicht, oder doch nur in unzureichender Weise gefördert wird. Indem die Postsparkassen auf solche Weise, namentlich für die ärmeren Klassen der Bevölkerung, der wirthschaftlichen Selbsthülfe

ein bisher ungenügend beachtetes Feld erschliefsen, üben sie keine, das Bestehen der Privatsparkassen gefährdende, sondern vielmehr eine, die wohlthätigen Bestrebungen der letzteren ergänzende Thätigkeit aus. Die Ansicht, dafs der Dienstbetrieb bei den Postanstalten durch die Verbindung von Sparanstalten mit denselben an Uebersicht verlieren würde, ist in der erwähnten Schrift in keiner Weise begründet und bedarf mit Rücksicht auf die Durchführung der genannten Einrichtung in anderen Ländern einer Widerlegung nicht. Was den Vorschlag betrifft, den Postanstalten nur eine vermittelnde Stellung zwischen den Sparern und bestimmten Privatsparkassen zu übertragen, so hat nicht allein in Holland und Frankreich, sondern auch bereits in Deutschland die Erfahrung gelehrt, dafs eine derartige Einrichtung durchaus ungeeignet ist, eine wirkliche Lösung der Postsparkassenfrage herbeizuführen. Im Jahre 1873 ist den Sparkassen in den Provinzen Rheinland und Westphalen ein solches Anerbieten auf Grund eines im Wege kommissarischer Verhandlung zwischen den Königlich Preufsischen Herren Ministern der Finanzen und des Innern, sowie der Reichs-Postverwaltung vereinbarten Regulativs gemacht worden; die betreffenden Sparkassenvorstände haben aber das Bedürfnifs zur Vermehrung der Annahme- und Auszahlungsstellen für ihre Sparkassen nicht anerkannt und demzufolge von der ihnen dargebotenen Gelegenheit, die Postanstalten in ihren Geschäftsbereich zu ziehen, überhaupt keinen Gebrauch gemacht. Aus demselben Grunde hat sich der Berliner Magistrat auf das ihm von der Postverwaltung gemachte gleichartige Anerbieten ablehnend verhalten. Ganz abgesehen von diesen Erfahrungen erscheint eine solche Einrichtung auch schon deshalb als ungenügend, weil durch dieselbe der arbeitenden ärmeren Bevölkerung nicht die Möglichkeit zur Einzahlung von Sparbeträgen bei jeder beliebigen Postanstalt des Reichs-Postgebiets gewährt, sondern nur eine Vermehrung der Annahmestellen innerhalb des örtlich begrenzten Theils der Sparkassen herbeigeführt werden würde. Der Staat hat aber ein ganz wesentliches Interesse daran, dafs der Sparer in die Lage gesetzt wird, seine erübrigten Gelder an jedem Orte, wo er sich gerade befindet, einzuzahlen und wieder in Empfang zu nehmen, da gerade bei der wandernden Arbeiterklasse der Sinn für Sparsamkeit und Erwerb vorzugsweise gepflegt zu werden verdient. Eins der wesentlichsten Erfordernisse eines gut geordneten Sparkassensystems ist eben die allgemeine und leichte Zugänglichkeit, und diese ist, wie die Vorgänge in England, Belgien und Italien zur Genüge dargethan haben, nicht bei den auf bestimmte Orte, Kreise oder Provinzen begrenzten und nach den verschiedensten Grundsätzen verwalteten Privatsparkassen, sondern nur bei den unter einheitlicher Leitung und Verwaltung stehenden, über das ganze Land gleichmäfsig vertheilten und täglich geöffneten Postsparkassen zu erreichen.

Die Erfahrung weist überall darauf hin, dafs die Neigung im Volke zum Sparen in gleicher Weise wächst, wie die Zahl der Annahmestellen für Sparbeträge zunimmt; es ist daher auch in Deutschland ein hoher Werth auf eine möglichst starke Vermehrung der Sparstellen zu legen. Zweifellos würde nun letztere in ausgiebigster Weise durch eine unmittelbare Verbindung des Sparkassenwesens mit der Postverwaltung erreicht werden, da keine andere Staats- oder Privatanstalt Einrichtungen besitzt, welche auch nur annähernd so zahlreich und im Gleichmafse mit der Dichtigkeit der Bevölkerung und der Stärke des industriellen Lebens über das ganze Land verbreitet sind, als die Postanstalten.

Als der gewichtigste Grund für eine Anlehnung der Postanstalten an die bestehenden Lokalsparkassen wird weiter angeführt, dafs bei einer solchen Einrichtung die Gefahren vermieden werden, welche das Eintreten des Reichs in ein Schuld- oder Haftverhältnifs gegenüber den Sparkassengläubigern im Gefolge haben könnte. Unseres Erachtens wird jedoch dieser Zweck auf dem angegebenen Wege nicht erreicht,

denn es ist unzweifelhaft, dafs das Publikum und insbesondere die ärmere, weniger gebildete Klasse der Bevölkerung, welche hierbei vorzugsweise in Frage kommt, eintretendenfalls die Postverwaltung doch für die von ihr in Empfang genommenen Gelder verantwortlich machen und sich von der Ansicht, dafs eine Reichsbehörde, von welcher Spareinlagen angenommen worden sind, auch verpflichtet sei, dieselben zurückzuzahlen, nicht abbringen lassen würde. Eine solche Auffassung hat gewifs ihre Berechtigung, da es dem Reiche schwer werden dürfte, eine moralische Mitverantwortlichkeit für die unter Mitwirkung der Postanstalten angesammelten Spareinlagen von sich zu weisen. Aus einer derartigen Betheiligung am Sparkassenwesen könnte dem Reiche dann leicht die Gefahr erwachsen, für die Aufbringung der gekündigten Spargelder mit eintreten zu müssen, ohne an dem aus dem Sparbetriebe sich ergebenden materiellen Nutzen Theil genommen zu haben. Alsdann ist in Erwägung zu ziehen, dafs es in Zeiten eines plötzlichen allgemeinen Andrangs dem Reiche leichter werden dürfte, die zurückgeforderten Sparsummen zu beschaffen, als den Privatsparkassen. Da letztere den Sparern niemals ein gleiches Vertrauen wie das Reich einflöfsen können, so werden sie von vornherein einen höheren Zinsfufs an die Einleger zahlen müssen und mit Rücksicht auf die dadurch bedingte vortheilhaftere, aber auch unsicherere Anlegung der Gelder weit schwerer als das Reich in der Lage sein, die Kapitalien schnell flüssig zu machen.

Von anderer Seite wird die Ansicht vertreten, dafs es für die Postverwaltung nicht rathsam sei, mit allen möglichen Kommunal-, Kreis- und Sparkassen in Verbindung zu treten, da die wirksame Beaufsichtigung der vielen, nach verschiedenartigen Grundsätzen verwalteten Kassen eine überaus schwierige Aufgabe darstelle, dafs es sich aber empfehle, die Postanstalten als Annahme- und Auszahlungsstellen einem bereits bestehenden, gut fundirten oder zu diesem Zwecke besonders zu gründenden Sparinstitute dienstbar zu machen, dessen Geschäftsbetrieb und Vermögenslage der Staat dauernd leicht beaufsichtigen und übersehen könne. Auch in diesem Vorschlage läfst sich eine Lösung der Postsparkassenfrage nicht erblicken. Zunächst würde sich das Reich bezüglich der moralischen Mitverantwortlichkeit für die bei den Postanstalten eingezahlten Spargelder in derselben Lage, wie in dem vorher besprochenen Falle befinden, und dann kommt hinzu, dafs es vom staatlichen Standpunkte aus sehr bedenklich erscheinen mufs, die sämmtlichen durch Mitwirkung der Postanstalten angesammelten und, nach den in anderen Ländern gemachten Erfahrungen, voraussichtlich sehr bedeutenden Kapitalien einem Privatinstitute zuzuführen, weil demselben dadurch möglicher Weise ein mit den Interessen der Gesammtheit unvereinbarer Einflufs auf den Geldmarkt eingeräumt werden würde.

Nach Vorstehendem erscheint es zweifellos, dafs nicht eine Anlehnung der Postanstalten an die bestehenden Sparkassen oder an ein bestimmtes Geldinstitut, sondern allein die Einrichtung eigener Postsparkassen das Mittel bietet, um ein allen berechtigten Anforderungen entsprechendes Sparkassensystem herzustellen. Unter diesen Umständen glauben wir zum Schlufs der Frage näher treten zu sollen, ob die finanzpolitischen Bedenken, welche sich als das einzige Hindernifs der Einführung von Postsparkassen in Deutschland noch entgegenstellen dürften, thatsächlich so schwer wiegend sind, um ein vollständiges Aufgeben des schon seit Jahren verfolgten bezüglichen Planes gerechtfertigt erscheinen zu lassen, oder ob nicht doch Vorkehrungen getroffen werden können, welche die aus der gedachten Einrichtung gefolgerten Bedenken hinsichtlich der Möglichkeit einer Gefährdung des Reichskredits zu beseitigen geeignet sind.

Wenn auch nicht in Abrede gestellt werden kann, dafs England eine für die Einrichtung von Postsparkassen günstigere geographische Lage hat, als Deutschland, und dafs die Bedenken,

welche gegen eine unmittelbare Betheiligung des Staates am Sparkassenwesen erhoben werden können, für Belgien, Italien, Holland und Frankreich nicht in dem gleichen Maſse zutreffend sind, wie für das Deutsche Reich, so glauben wir doch an der Ueberzeugung festhalten zu müssen, daſs das letztere bei Anwendung aller sich darbietenden Vorsichtsmaſsregeln vor der Durchführung des Postsparkassensystems nicht zurückzuschrecken braucht.

Zunächst wird, um den in schwierigen Zeiten für den Staatskredit zu besorgenden Gefahren und Verlusten zu begegnen, die Zurückzahlung der Spareinlagen von der Innehaltung bestimmter, der Höhe der Rückforderungen entsprechender Kündigungsfristen abhängig zu machen sein. Eine derartige Maſsregel gewährt nicht allein der Verwaltung die Möglichkeit zur Beschaffung von Zahlungsmitteln, sondern sie ist auch durchaus erforderlich, um den Sparern die bei Eintritt von Handelskrisen oder politischen Verwickelungen nothwendige Zeit zur Besinnung zu lassen und sie vor Ueberstürzungen zu bewahren. Aus diesen Gründen findet sich in dem italienischen Postsparkassengesetz die Bestimmung, daſs die Rückzahlung von Spareinlagen bis zur Höhe von 100 Lire innerhalb 10 Tage, über 100 bis 200 Lire innerhalb 20 Tage, über 200 bis 1000 Lire innerhalb eines Monats und von höheren Beträgen innerhalb zwei Monate nach dem Antrage stattzufinden hat.

Alsdann wird auf die Bildung eines angemessenen Reservefonds Bedacht zu nehmen sein, um bei einem plötzlich auftretenden auſserordentlichen Andrange nach Rückzahlung von Spargeldern Verlegenheiten vorzubeugen und durch sofortige Befriedigung der Sparer das Vertrauen derselben auf die Zahlungsfähigkeit der Verwaltung aufrecht zu erhalten.

Ein weiteres und nach den Erfahrungen in Belgien und Italien äuſserst wirksames Mittel, um das in schwierigen Zeiten auf der Postsparkassenverwaltung lastende Risiko zu verringern, besteht darin, daſs der Staat die letztere ermächtigt, die bei ihr eingezahlten Sparbeträge, sobald dieselben eine gewisse Höhe erreicht haben, auf Verlangen der Sparer zum Ankauf von Staatspapieren zu verwenden und diese den Sparern kostenfrei zuzustellen. Eine solche Maſsregel erscheint deshalb von groſser Bedeutung, weil sie — wie schon vorher ausgeführt — den Zweck verfolgt, die durch Errichtung von Postsparkassen unter Gewährleistung der Staatsgewalt geschaffene jederzeit einlösbare Schuld nach Maſsgabe ihres anwachsenden Betrages in eine konsolidirte Staatschuld zu verwandeln.

Ein besonderes Gewicht wird der Staat auf eine zweckmäſsige zinsbare Verwerthung der angesammelten Spargelder zu legen haben. Da es für den Fall des plötzlichen Eintritts zahlreicher Rückzahlungsforderungen wesentlich ist, daſs ein Theil der Gelder leicht und schnell flüssig gemacht werden kann, so werden die letzteren zu einem Theile in Wechseln und anderen leicht verwerthbaren Effekten, zum anderen Theile in Staatspapieren, Hypotheken u. s. w. anzulegen sein. Eine derartige Maſsregel hat sich in Belgien, wo aus demselben Grunde zwischen provisorischer (Beleihung von Handelseffekten, Wechseldiskont, Lombarddarlehn) und endgültiger (Erwerb von Staats- und Kommunal-Obligationen und Hypotheken) Anlegung der in der Caisse Générale d'Epargne et de Retraite befindlichen Gelder unterschieden wird, im Jahre 1870 bei dem plötzlichen Ausbruche des deutsch-französischen Krieges glänzend bewährt*).

Endlich wird der Staat durch Festsetzung eines nicht zu hoch gegriffenen Meistbetrages der Einlagen des einzelnen Sparers darauf Bedacht zu nehmen haben, daſs nicht eine Anhäufung zu groſser Beträge stattfindet, und der Postsparkasse die Eigenschaft einer in erster Linie auf die arbeiten-

*) Vergl. S. 489 des Archivs für 1878.

den, ärmeren Klassen berechneten Wohlfahrtsanstalt gewahrt bleibt. Die Bedeutung und Nothwendigkeit einer solchen Beschränkung im Postsparkassenverkehr ist neuerdings auch in den Verhandlungen des britischen Unterhauses bei Berathung der von der Regierung dem Parlamente vorgelegten Sparbankenbill zum Ausdruck gelangt, indem die durch letztere bezweckte Erhöhung des Meistbetrages der in die Postsparkasse zu machenden Einlagen von 200 auf 300 Pfund Sterling und der Jahreseinlagen eines Sparers von 30 auf 100 Pfund Sterling bei der ersten Lesung von vielen Seiten für wirthschaftlich sehr bedenklich erachtet wurde und demzufolge einem erheblichen Widerspruch begegnete.

Dem Reiche dürften hiernach Vorsichtsmafsregeln in ausreichendem Mafse zu Gebote stehen, um dem bei Eintritt politischer Verwickelungen möglicher Weise zu erwartenden Andrange nach Rückzahlung von Postsparkassengeldern mit Erfolg zu begegnen und einer Gefährdung des Staatskredits vorzubeugen. Wir sind daher aufser Stande, die gegen die Errichtung von Postsparkassen erhobenen finanzpolitischen Bedenken als durchschlagend anzuerkennen und können bei dem hohen Werthe, welcher einer unmittelbaren Betheiligung des Reichs am Sparkassenbetriebe für die Förderung der Volkswohlfahrt in sittlicher und wirthschaftlicher Beziehung beizulegen ist, nur dem lebhaften Wunsche Ausdruck geben, dafs der Plan zur Errichtung von Reichs-Postsparkassen in kürzester Zeit seiner Verwirklichung entgegengeführt werde.

---

## 62. Statistik über den Postbetrieb in Deutschland (Deutsches Reichs-Postgebiet, Bayern und Württemberg) für das Jahr 1878.*)

Von Herrn Geheimen Kanzlei-Secretair Lange.

Die Gesammtzahl der **Postanstalten** innerhalb des Deutschen Reichs betrug Ende 1878 8954, so dafs eine Postanstalt auf 60,4 qkm und auf 4772 Einwohner entfiel. Aufserdem bestanden Ende 1878 noch 3 Postanstalten im Auslande, und zwar das Deutsche Postamt in Konstantinopel und die Deutschen Postagenturen in Oldenzaal und in Venlo, welche beide letzteren jedoch aufgehoben worden sind.

Ende 1878 betrug die Zahl der **Postbriefkasten** 52612; es entfiel hiernach ein Postbriefkasten auf 10,3 qkm und auf 812 Einwohner. Von diesen Briefkasten waren 18301 in Orten mit Postanstalten und 33105 in Orten ohne Postanstalten aufgestellt. 1206 Briefkasten befanden sich an Eisenbahn-Postwagen.

Das **Gesammtpersonal** der Deutschen Postverwaltung umfafste 72273 Personen (einschl. der Telegraphenbeamten und Unterbeamten der Reichspostverwaltung), nämlich: 27319 Beamte, 37509 Unterbeamte, 1348 Posthalter, ausschl. der Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten sind, und 6077 Postillone.

Ende 1878 bestanden **Posthaltereien** 1854, betrug die Zahl der **Posthalter** 1747, der Bestand an **Postpferden** 14408, der Bestand an **Postwagen** und **Schlitten** 14862.

Die **Postkurslänge** innerhalb des Deutschen Reichs betrug 100199 km,

*) Statistik über den Postbetrieb in Deutschland für die Jahre 1875, 1876 und 1877 siehe Archiv für Post und Telegraphie für 1879, Seite 395.

und zwar auf Eisenbahnen 29 916, auf Landstrafsen 68 334, auf Wasserstrafsen 1 949. Auf dieser Kurslänge wurden behufs Beförderung der Postsendungen im Laufe des Jahres zurückgelegt: von den Posten auf Eisenbahnen 96 973 434 km, von den Landposten 66 510 816 km (ohne Rücksicht auf die Bespannung der fahrenden Landposten), von den Posten auf Wasserstrafsen 876 311 km, zusammen 164 360 561 km, so dafs durchschnittlich täglich zurückgelegt wurden von den Posten auf Eisenbahnen 265 681, auf Landstrafsen 182 221 und auf Wasserstrafsen 2 401 km.

Die Zahl der im Laufe des Jahres 1878 abgefertigten Estafetten, Kuriere und Extraposten betrug 13076.

Die **Gesammtzahl** der innerhalb des Deutschen Reichs, nach dem Auslande, aus dem Auslande, sowie im Durchgang durch das Deutsche Reich **beförderten Sendungen** betrug im Jahre 1878: 1 410 272 017 Stück oder 77 165 102 Stück (5,8 pCt.) gegen das Vorjahr mehr. Von der Gesammtstückzahl entfallen auf die Briefe 602 253 400 oder 42,7 pCt., Postkarten 114 606 700 (8,1 pCt.), Drucksachen und Geschäftspapiere 120514400 (8,5 pCt.), Waarenproben 10522000 (0,8 pCt.), Zeitungsnummern 414 262 305 (29,4 pCt.), aufsergewöhnlichen Zeitungsbeilagen 16 032 549 (1,1 pCt.), Postanweisungen 40 947 246 (2,9 pCt.), Postauftragsbriefe 3 360 117 (0,2 pCt.), Briefe mit Werthangabe 9 608 000 (0,7 pCt.), Packete ohne Werthangabe 61 834 000 (4,4 pCt.), Packete mit Werthangabe 8 309 900 (0,6 pCt.), und auf die Postnachnahmesendungen 8021400 (0,6 pCt.). Hiernach entfallen durchschnittlich jährlich auf eine Postanstalt 157 502 Postsendungen.

Es betrug der **angegebene Werth** der Postanweisungen 2 271 220 716 M., der Postauftragsbriefe 350 435 116 M., der Briefe mit Werthangabe 7 617 251 100 M., der Packete mit Werthangabe 4 757 930 400 M. und der Nachnahmesendungen 69 216 800 M., zusammen 15 066 054 132 M., gegen das Vorjahr 538 027 052 M. oder 3,4 pCt. weniger. Auf eine den Geldverkehr vermittelnde Sendung entfällt ein Werthbetrag von 214,47 M.

Das **Gewicht** der beförderten Packetsendungen betrug 285 555 900 kg (gegen das Vorjahr 4 458 300 kg oder 1,6 pCt. mehr), und zwar der Packete ohne Werthangabe 259010100 kg, der Packete mit Werthangabe 26 545 800 kg. Das Durchschnittsgewicht einer Packetsendung beträgt 4,1 kg.

Mit den deutschen Posten wurden im Laufe des Jahres 1878 4 615 328 Personen oder 10,8 pCt. der gesammten Einwohnerzahl befördert.

**Briefverkehr.** Der gesammte Briefverkehr umfafst 847 896 500 Stück oder 51 097 800 Stück (6,4 pCt.) gegen das Vorjahr mehr. Von diesen Briefsendungen entfallen auf den internen Verkehr 703 982 700 Stück (83,0 pCt.), auf den Verkehr nach dem Auslande 53 063 200 Stück (6,3 pCt.), auf den Verkehr aus dem Auslande 53 618 800 Stück (6,3 pCt) und auf den Durchgangsverkehr 37 231 800 Stück (4,4 pCt.).

**Interner Briefverkehr.** Von der Gesammtstückzahl der Briefsendungen innerhalb des Deutschen Reichs wurden befördert: portopflichtige frankirte Briefe 452 936 500 (64,3 pCt.), unfrankirte Briefe 17416000 (2,5 pCt.), Postkarten 104 980 000 (14,9 pCt.), Drucksachen 89 168 600 (12,7 pCt.), Waarenproben 5 766 300 (0,8 pCt.), portofreie Briefsendungen 33 715 300 (4,8 pCt.), zusammen 703 982 700 Stück. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 11 343 900 Stück oder 1,7 pCt. eingeschrieben. Von den portopflichtigen Briefen waren 96,3 pCt. frankirt, 3,7 pCt. unfrankirt.

**Briefsendungen nach dem Auslande.** Von der Gesammtstückzahl wurden befördert: portopflichtige frankirte Briefe 36 034 500 (67,9 pCt.), unfrankirte Briefe 754 500 (1,4 pCt.), Postkarten 3 775 300 (7,1 pCt.), Drucksachen 11 011 800 (20,8 pCt.), Geschäftspapiere 95 000 (0,2 pCt.), Waarenproben 1 243 700 (2,3 pCt.), portofreie Briefsendungen 148 400 (0,3 pCt.), zusammen 53 063 200 Stück. Von den portopflichtigen Brief-

sendungen waren 1 443 300 Stück oder 2,7 pCt. eingeschrieben. Von den portopflichtigen Briefen waren 98,0 pCt. frankirt, 2,0 pCt. unfrankirt.

**Briefsendungen aus dem Auslande.** Von der Gesammtstückzahl wurden befördert: portopflichtige frankirte Briefe 34 788 600 (64,9 pCt.), unfrankirte Briefe 786 000 (1,5 pCt.), Postkarten 3 809 500 (7,1 pCt.), Drucksachen 12 050 400 (22,4 pCt.), Geschäftspapiere 144 100 (0,3 pCt.), Waarenproben 1 928 000 (3,6 pCt.), portofreie Briefsendungen 112 200 (0,2 pCt.), zusammen 53 618 800 Stück. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 1 403 200 Stück oder 2,6 pCt. eingeschrieben. Von den portopflichtigen Briefen waren 97,8 pCt. frankirt, 2,2 pCt. unfrankirt.

**Briefsendungen im Durchgang durch das Deutsche Reich.** Von der Gesammtstückzahl wurden befördert: portopflichtige frankirte Briefe 24 640 100 (66,2 pCt.), unfrankirte Briefe 787 000 (2,1 pCt.), Postkarten 2 041 900 (5,5 pCt.), Drucksachen und Geschäftspapiere 8 044 500 (21,6 pCt.), Waarenproben 1 584 000 (4,2 pCt.), portofreie Briefsendungen 134 300 (0,4 pCt.), zusammen 37 231 800 Stück. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 967 100 Stück oder 2,6 pCt. eingeschrieben. Von den portopflichtigen Briefen waren 96,9 pCt. frankirt, 3,1 pCt. unfrankirt.

Auf einen Einwohner im Deutschen Reiche entfielen von den im Deutschen Reiche aufgegebenen Briefsendungen durchschnittlich jährlich 17,7 Stück, von den im Deutschen Reiche eingegangenen Briefsendungen ebenfalls 17,7 Stück.

**Zeitungsverkehr.** Im Jahre 1878 wurden seitens des Publikums durch Vermittelung der deutschen Postanstalten 3 032 127 Exemplare von Zeitungen, Zeitschriften, Gesetzblättern u. s. w. bezogen, und zwar von Zeitungen etc., welche im Deutschen Reiche erschienen und für Bezieher im Deutschen Reich bestimmt waren, 2 939 503 Exemplare; von Zeitungen etc., welche im Deutschen Reiche erschienen und für Bezieher im Auslande bestimmt waren, 62 112 Exemplare; von Zeitungen etc., welche im Auslande erschienen und für Bezieher im Deutschen Reiche bestimmt waren, 30 512 Exemplare. Die Zahl der von diesen Exemplaren im Laufe des Jahres beförderten einzelnen Zeitungsnummern betrug 414 262 305, so dafs durchschnittlich von jedem Exemplar jährlich 137 Nummern befördert wurden. Die Zahl der mit den Zeitungen beförderten aufsergewöhnlichen Zeitungsbeilagen betrug 16 032 549.

**Postanweisungsverkehr.** Die Gesammtzahl der beförderten Postanweisungen betrug 40 947 246 Stück mit einem Betrage von 2 271 220 716 M. Der durchschnittliche Betrag einer Postanweisung belief sich auf 55,47 M. Von der Gesammtzahl der Postanweisungen entfielen: auf den internen Verkehr 39 838 466 Stück (97,29 pCt.) mit einem Betrage von 2 212 607 241 M., auf den Verkehr nach dem Auslande 505 830 Stück (1,23 pCt.) mit 29 256 896 M., auf den Verkehr aus dem Auslande 600 273 Stück (1,47 pCt.) mit 29 110 497 M., auf den Durchgangsverkehr 2 677 Stück (0,01 pCt.) mit 246 082 M.

**Postauftragsbriefe.** An Postauftragsbriefen wurden 3 360 117 Stück gegen 2 970 369 im Vorjahre befördert. Die Zahl der Postauftragsbriefe zur Geldeinziehung innerhalb des Deutschen Reichs belief sich auf 3 272 738 Stück mit einem einzuziehenden Betrage von 350 296 924 M. Die Stückzahl der Postaufträge zur Wechselaccepteinholung im internen Verkehr betrug 74 283. Aus dem Deutschen Reiche wurden 11 581 Stück Postauftragsbriefe zur Geldeinziehung nach der Schweiz und Helgoland abgesandt, und gingen 1 515 Stück über einen einzuziehenden Betrag von 138 192 M. von dort ein.

**Briefe mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der Briefe mit Werthangabe betrug 9 608 000 Stück mit einem angegebenen Werth von 7 617 251 100 M. Auf jeden Werthbrief entfiel durchschnittlich ein Betrag von 793 M. Von der Gesammtstückzahl wurden befördert: innerhalb des Deutschen Reichs 8 660 700 Stück (90,1 pCt.) mit einem Werthbe-

trage von 7 044 687 800 M.; nach dem Auslande 421 200 Stück (4,4 pCt.) mit 282 942 700 M.; aus dem Auslande 495 600 Stück (5,2 pCt.) mit 274 599 000 M.; im Durchgang durch das Deutsche Reich 30 500 Stück (0,3 pCt.) mit 15 021 600 M.

**Packete ohne Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Packete ohne Werthangabe betrug 61 834 000 Stück, gegen das Vorjahr 2 259 300 Stück oder 3,8 pCt. mehr. Das Gesammtgewicht dieser Packete betrug 259 010 100 kg, so dafs durchschnittlich auf jedes Packet ohne Werthangabe 4,2 kg entfielen. Von der Gesammtzahl wurden befördert: im internen Verkehr 59 644 400 Stück (96,4 pCt.) im Gewichte von 249 899 200 kg; nach dem Auslande 1 451 900 Stück (2,4 pCt.) im Gewichte von 6 176 500 kg; aus dem Auslande 629 300 Stück (1,0 pCt.) im Gewichte von 2 478 700 kg; im Durchgang durch das Deutsche Reich 108 400 Stück (0,2 pCt.) im Gewichte von 455 700 kg.

**Packete mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der Packete mit Werthangabe betrug 8 309 900 Stück gegen 8 169 300 im Vorjahre. Das Gesammtgewicht betrug 26 545 800 kg, der angegebene Werthbetrag 4 757 930 400 M. Auf jedes Packet mit Werthangabe entfiel durchschnittlich ein Gewicht von 3,2 kg, ein Werthbetrag von 573 M. Von der Gesammtstückzahl wurden befördert:

| | Stück. | Gewicht. Kilogramm. | Werthbetrag. Mark. |
|---|---|---|---|
| innerhalb des Deutschen Reichs . . | 7 285 400 | 21 637 600 | 4 281 184 100 |
| nach dem Auslande . . . . . . . . | 260 800 | 1 228 700 | 160 966 900 |
| aus dem Auslande . . . . . . . . | 596 700 | 2 576 200 | 182 520 400 |
| im Durchgang durch das Deutsche Reich | 167 000 | 1 103 300 | 133 259 000 |
| zusammen . . | 8 309 900 | 26 545 800 | 4 757 930 400. |

**Nachnahmesendungen.** An Nachnahmesendungen wurden im Ganzen 8 021 400 Stück gegen 7 770 900 im Vorjahre befördert. Auf dieser Stückzahl haftete ein Nachnahmebetrag von 69 216 800 M., so dafs durchschnittlich auf jede Nachnahmesendung ein einzuziehender Betrag von 8,63 M. entfiel. Von der Gesammtzahl wurden befördert: innerhalb des Deutschen Reichs 7 701 700 Stück (96,0 pCt.) mit einem Betrage von 64 740 700 M; nach dem Auslande 206 700 Stück (2,6 pCt.) mit 2 864 800 M.; aus dem Auslande 113 000 Stück (1,4 pCt.) mit 1 611 300 M.

**Unbestellbare Postsendungen.** Von den im Deutschen Reiche aufgegebenen, nach dem Deutschen Reiche und nach dem Auslande bestimmten gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen kamen nach dem Aufgabeorte als unbestellbar zurück 1 031 400 Stück oder 0,19 pCt. Von diesen Briefen konnten nachträglich bestellt oder an die Absender zurückgegeben werden 790 800 Stück oder 76,7 pCt., blieben endgültig unbestellbar 240 600 Stück oder 23,3 pCt. Die endgültig unbestellbaren Briefe bilden von der Gesammtstückzahl der aufgegebenen Briefe 0,044 pCt.

**Postwerthzeichen.** An das Publikum wurden verkauft bz. zur Verrechnung des baar erhobenen Frankos verwendet 840 325 873 Stück Postwerthzeichen. Der Nennwerth dieser Postwerthzeichen betrug 93 080 083 M. Die Gesammtstückzahl der verbrauchten Postwerthzeichen vertheilte sich auf die einzelnen Gattungen wie folgt:

Freimarken: zu 3 Pf. 96 189 936 Stück, zu 5 Pf. 83 353 368 Stück, zu 10 Pf. 392 103 730 Stück, zu 20 Pf. 81 803 842 Stück, zu 25 Pf. 24 028 469 Stück, zu 50 Pf. 29 980 257 Stück, zu 1 M. 189 950 Stück, zu 2 M. 683 593 Stück.

Portomarken: zu 3 Pf. 14 280 Stück, zu 5 Pf. 15 240 Stück, zu 10 Pf. 72 660 Stück.

Gestempelte Briefumschläge: zu 5 Pf. 3 891 788 Stück, zu 10 Pf. 13 303 753 Stück.

Gestempelte Postkarten: zu 3 Pf. 1 079 452 Stück, zu 5 Pf. 102 292 131

Stück, zu 6 Pf. 3100 Stück, zu 10 Pf.*) 76 544 Stück.

Gestempelte Streifbänder: zu 3 Pf. 6 728 050 Stück.

Gestempelte Postanweisungsformulare: zu 10 Pf. 123 750 Stück, zu 15 Pf. 216 509 Stück, zu 20 Pf. 3 687 004 Stück, zu 30 Pf. 145 550 Stück, zu 40 Pf. 108 700 Stück.

Gestempelte Rohrpost-Briefumschläge zu 30 Pf. 78 244 Stück.

Gestempelte Rohrpostkarten zu 25 Pf. 155 973 Stück.

**Finanz-Ergebnisse.** Die Gesammt-Einnahme**) betrug 141 089 875 M., die Gesammt-Ausgabe**) 128 794 952 M., der Ueberschufs 12 294 923 M. Von der Einnahme entfielen auf den Erlös aus dem Verkauf der Postwerthzeichen, sowie auf baar erhobene Beträge an Porto und sonstige Gebühren für Beförderung und Bestellung der Postsendungen 134 311 032 M.,***) auf Personengeld und Ueberfrachtporto 5 258 664 M.

Von der Ausgabe entfielen auf Gehälter und Vergütungen 70 873 503 M., auf die Kosten für Beförderung der Posten auf Eisenbahnen, Landstrafsen und Wasserwegen, einschl. der Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der Postwagen 26 311 931 M., auf den Ankauf und die Unterhaltung der Postgebäude, Inventarien, Miethsvergütungen und auf die Kosten für Heizung, Erleuchtung und andere kleine Ausgaben 13 471 809 M.

---

## 63. Die Keilschrifttäfelchen des Reichs-Post-Museums.

Von Herrn Professor Dr. Schrader in Berlin.

Dem Reichs-Post-Museum sind vor einiger Zeit drei Terracotta-Täfelchen mit assyrischer Keilschrift vom Britischen Museum zum Geschenk gemacht worden, deren Originale unter den Bezeichnungen *K. 821*, *K. 186* und *K. 824* in dieser Schatzkammer für das gesammte assyrisch-babylonische Alterthum aufbewahrt werden. Die Abgüsse sind mit einer bewunderungswürdigen Treue und Sauberkeit angefertigt; der den Fachleuten wegen seiner seltenen Geschicklichkeit in Nachbildung von derartigen Terracotta-Sachen längst wohlbekannte Mr. Ready vom Britischen Museum hat hier seinen altbewährten Ruf von Neuem gerechtfertigt.

Die betreffenden Täfelchen, beziehentlich 72, 67 und 45 mm hoch, und durchweg mit Keilschrift bedeckt, sind in der ninivitischen cursiven Keilschrift geschrieben und in der semitisch-assyrischen Sprache aufgesetzt. Dieselben gehören ihrem Ursprunge nach selber nach Niniveh und stammen zweifelsohne aus der Bibliothek, oder, wenn man lieber will, dem Archive des Königs *Ašur-bani-habal*, d. i. vermuthlich des Sardanapal der Griechen, der seit 668 auf dem Throne Assyriens safs und denselben wahrscheinlich bis zum Jahre 626 inne hatte. Der König hatte diese Bibliothek, zu der schon frühere Könige von Assur den Grund gelegt hatten, aus allen Theilen des Reiches, durch Veranlassung der Anfertigung von Abschriften älterer Schriftwerke und Herbeischaffung von Originalen bz. durch Aufstellung von Schriftstücken, Urkunden und Kopien solcher aus seiner Zeit, in derselben zusammengebracht und sie in dem Palaste seines Grofsvaters Sanherib, den sich dieser zu Kujundschick-Niniveh, dem heutigen Mosul gerade gegenüber, erbaut hatte, aufgestellt. Das Verdienst und die Ehre, diese Assyrische Bibliothek ent-

*) Die im Reichs-Postgebiet verkauften gestempelten Postkarten zu 10 Pf. sind als je 2 Stück in der Stückzahl der Postkarten zu 5 Pf. enthalten.

**) Einschl. der Einnahmen bz. Ausgaben der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung.

***) Einschl. 13 912 533 M. Telegraphengebühren-Einnahme der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung.

deckt und einen beträchtlichen Theil derselben im Britischen Museum geborgen zu haben, gebührt dem bisherigen englischen Botschafter in Konstantinopel, Sir Austin Layard, der das verschüttete Archiv im Jahre 1849 bloslegte. Die bereits damals bis auf mehrere Tausende von Thontäfelchen gebrachte Sammlung vervollständigten dann später noch George Smith und Hormuzd Rassam. Unter den in diesem Archive aufbewahrten Urkunden und Schriftstücken — von den eigentlichen Literaturwerken abgesehen — machen nun einen nicht unbeträchtlichen Theil die Depeschen des Königs an seine Generale im Felde, die Erlasse desselben an seine Unterthanen, Briefe an umwohnende Könige und Herrscher, sowie die Berichte von Offizieren und Beamten an den König aus. Auch Berichte der bei diesem Archive und seiner Einrichtung thätigen Beamten finden sich. Andererseits sind uns in demselben Beschwerdeschriften der Unterthanen des Königs, an denselben gerichtete Petitionen derselben, auch Briefe fremder Potentaten an denselben überkommen. Zu der Gattung solcher, einst in der Königl. Bibliothek zu Niniveh aufbewahrten Inschriften gehören nun auch, wie bemerkt, die dem Reichs-Post-Museum in Nachbildung übergebenen Thoninschriften, deren wesentlicher Inhalt aus der von dem englischen Assyriologen Theoph. G. Pinches angefertigten, im Einzelnen zwar, wie der Verfasser sich selber nicht verschweigt, mehrfach anfechtbaren, in der Hauptsache aber den Sinn richtig erfassenden Uebersetzung erhellt.

Auf die Bibliothek selber, der diese Täfelchen angehörten, näher auf die Kopirung der in ihr aufgestellten Literaturwerke, bezieht sich die erste der dem Museum überwiesenen Inschriften in Keilschrift bz. *K. 821*, den Bericht enthaltend über die Vervollständigung der Kopien der Königl. Bibliothek zu Niniveh. Die Tafel, 72 mm hoch, 32 mm breit, auf der Vorder- wie auf der Rückseite beschrieben (die Inschrift des Reverses steht im Vergleich zu der des Averses auf dem Kopfe), enthält den Bericht zweier Bibliotheksbeamten an den König, welcher sich auf die Vervollständigung der von Literaturwerken genommenen Abschriften bezieht. Insbesondere werden unter anderm neun Personen namhaft gemacht, welche sich hier ein Verdienst erworben gehabt hatten (sie werden am Schlusse der Aufzählung als:

*an-nu-ti' IX,*

d. i. »diese neun« zusammengefafst).

Es sind:

d. i.

1. *Marduk-šar-a-ni* *).
2. *Su-la-ai.*
3. *Ba-la-ṭu.*
4. *Na-ṣi-ru.*
5. *Sin-aḥ-iddi-na.*
6. *Ri-mu-tu.*
7. *Nadin-aḥi.*
8. *Bi'l-u-ši'-zib.*
9. *Nabu-šar-aḥi-šu.*

Unter den Namen der übrigen Gruppen zieht namentlich die dritte oder zweite Gruppe des Reverses unsere Aufmerksamkeit auf sich. Die Namen

*) Die Bedeutung dieser Namen ist: 1. »Merodach ist mein König!« 2. ? —. 3. »Das Leben«. 4. »Der Schirmer«. 5. »Sin (der Mondgott) gab einen Bruder!« 6. Barmherzigkeit«. 7. »Der einen Bruder schenkte«. 8. »Bel errettet«. 9. »Nebo ist König seiner Brüder«.

dieser mit den Worten *an-na-ti' III* analog abschliefsenden Gruppe sind:

d. i.

*Šamaš-iddi-na,* *)
*Pi-ir-',*
*Bi'l-ibu-uš.*

Der letzte Name ist nämlich augenscheinlich der Name Βήλιβος, wie er im Kanon des Ptolemäus und (verstümmelt) sonst erscheint, und der bislang lediglich auf einem einzigen und zwar babylonischen Monumente aufzuweisen war, nunmehr auch durch ein ninivitisches solches als altassyrisch aufgezeigt ist.

Die zweite Tafel bz. *K. 186,* 67 mm hoch, von etwa der gleichen Breite und Höhe wie die vorige und ziemlich dick, ist der Bericht eines gewissen d. i. *Sapiku*, sammt Genossen, sämmtlich (es sind ihrer fünf) Einwohner der Stadt *Darâti*, =, weshalb sie sich ausdrücklich als »Daratäer« bezeichnen, über ein Vorkommnifs in ihrer Stadt an irgend Jemand, vermuthlich an die Regierung. Im Verlauf wird noch wiederholt auch einer Persönlichkeit des Namens:

d. i. *Marduk-šar-uṣur* (»Merodach, schirme den König!«), sowie einer weiteren, welche den aus der Bibel bekannten Namen Merodach-Baladan, assyrisch:

= *Marduk-habal-iddin* (»Merodach schenkte den Sohn«) führt, Erwähnung gethan. Der eigentliche Gegenstand des Berichtes ist nicht recht klar. Sicher ist, dafs es sich um die Aufrichtung eines *til-lu*, d. i. »Hügels« rings um die Häuser der Bewohner der Stadt handelt, vgl. Avers Z. 11. 12:

*ma-a til-lu i'li bi'ti-ni li-bu-šu,* »auf dafs sie einen Hügel rings um unsere Häuser aufwerfen möchten«. Zu denken ist dabei augenscheinlich an einen Wall zur Abwehr. Im Einzelnen aber ist noch Manches dunkel.

Taf. III endlich bz. *K. 824,* 45 mm hoch, 23 mm breit, mit winzig kleiner Keilschrift bedeckt, ist ein Erlafs, wir würden sagen: ein königliches Handschreiben, in welchem der König, augenscheinlich Asurbanipal von Assyrien (s. o.), einen gewissen *Sin-nadin-habal* »Sin (Gott) schenkte den Sohn!« **) seiner Gnade versichert, und zwar dieses auf Anlafs einer Beschuldigung, welche von zwei anderen Persönlichkeiten, einem gewissen *Sin-šar-uṣur* und dem *Ummanigas* gegen ihn erhoben waren. Der Letztere ist seinem Namen nach ein Elamiter, ob wir aber darin, wie Pinches das vermuthet, den späteren König Ummanigas von Elam, mit dem es Asurbanipal zu schaffen hatte, zu suchen haben, ist wenigstens nicht sicher. Das Schreiben beginnt: *A-mat šarri a-na Sin-nadin* (?) *-habal* (?). *Šul-mu ja-a-ši lib-ba-ka,* d. i. »Erlafs des Königs an Sin-nadin-habal (?). »Meinen Grufs entbiete ich Dir!« — Im Verlaufe berichtet der König alsdann über die erhobene Beschuldigung und versichert ihn seiner Gnade und seines Wohlwollens, indem er im Besonderen es ablehnt, über ihn die Todesstrafe zu verhängen: *la a-du-uk* »ich werde nicht (dich) tödten«, sagt der König am Fufse des Averses der Inschrift, Z. 16.

Selbstverständlich besitzen wir in der Thontafel im Britischen Museum nicht das wirklich an den Adressaten abgegangene königliche Schreiben, denn vielmehr lediglich eine Kopie desselben, welche in dem königlichen Archive zu Niniveh aufbewahrt ward. —

*) Die Namen bedeuten: »Samas (der Sonnengott) schenkte (ihn)«. — »Pirh (Sprofs [?])«. — »Bel schuf (ihn)«.

**) Pinches liest den am Ende undeutlich geschriebenen Namen: *Sin-habal-uṣur* d. i. »(Gott) Sin, schirme den König!«

## 64. Verhältnifs der Amerikanischen Union zu den Privat-Telegraphen-Gesellschaften.

Auszug aus einem an das Reichs-Postamt erstatteten Bericht des Herrn Post-Inspectors Kraetke in Düsseldorf über die Ergebnisse seiner Studienreise in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Es erscheint wunderbar, dafs der gesunde und praktische Sinn der Amerikaner bei der Dienstbarmachung des elektrischen Funkens für die Nachrichtenübermittelung nicht sofort die Wichtigkeit dieses Beförderungsmittels für die nationale Wohlfahrt des Landes erkannt und die Anlage von Telegraphenlinien, gleich dem Postwesen, zum Staatsmonopol gemacht hat.

An Stimmen, welche hierzu aufgefordert, welche die Verwirklichung dieses Gedankens warm empfohlen haben, hat es nicht gefehlt, aber ihre Ermahnungen sind verhallt, und die Telegraphie ist vollständig in die Hände von Privatgesellschaften übergegangen.

Diesem Umstande ist es denn auch zuzuschreiben, dafs Amerika, dieses grofse, reiche Land trotz seines lebhaften Handels und Verkehrs nur verhältnifsmäfsig wenig Telegraphenstationen und kein einheitlich geregeltes Telegraphennetz besitzt.

Unter den Gesetzen der verschiedenen Staaten der Union sind nach und nach viele Telegraphen-Gesellschaften entstanden, welche unter verschiedenen Bedingungen, gegen verhältnifsmäfsig hohe, häufigen Schwankungen unterworfene Gebühren die Uebermittelung der Telegramme auf ihren Leitungen bewirkten. Gegen die hieraus entstehenden Nachtheile bot bz. bietet allein die Konkurrenz Abhülfe.

Aus Rücksicht auf die Konkurrenz, um einer neu entstandenen Gesellschaft das Fortbestehen zu gefährden, hat denn auch manche alte Gesellschaft ihre Taxen ermäfsigt, ja zum Theil überaus niedrig gestellt; jedoch nur für so lange, bis die neue Unternehmerin nicht mehr im Stande war, ihre Ausgaben zu bestreiten und ihren Betrieb einstellte, oder bis eine Vereinigung der beiden Nebenbuhler zu einer Gesellschaft stattgefunden hatte. Dann wurden die Taxen entsprechend erhöht, um die frühere Einbufse ersetzen bz. um die vermehrten Verwaltungskosten decken zu können.

Die durch solche Schwankungen herbeigeführten Zustände der Unsicherheit und Unvollkommenheit haben nicht verfehlt, in der Geschäftswelt den Wunsch nach geordneten Verhältnissen, nach sicherer, gleichmäfsiger Leitung zu erregen. Und auch die Regierung ist durch trübe Erfahrungen zu der Ueberzeugung gelangt, dafs die Verstaatlichung der Telegraphie dem Interesse des Landes entspreche. Während des langen Secessionskrieges hat man hinreichend kennen gelernt, dafs der Besitz und die Benutzung der elektrischen Drähte der Regierung gebührt.

Diesen Anschauungen und Erfahrungen ist es zu danken, dafs im Jahre 1866 trotz der bedeutenden Macht einzelner Telegraphen-Gesellschaften im Kongrefs ein Gesetz die Stimmenmehrheit erhielt, welches der Regierung unter gewissen Bedingungen einen Einflufs auf die Telegraphen-Gesellschaften sicherte.

Dieses unter dem Titel:

»An act to aid in the construction of telegraph lines, and to secure to the Government the use of the same for postal, military and other purposes« am 24. Juli 1866 erlassene Gesetz gewährt den Gesellschaften nicht unwesentliche Vortheile, falls dieselben der Regierung das Recht einräumen, die Gebühren für amtliche Telegramme festzusetzen und die Telegraphen-Anlagen jederzeit anzukaufen.

Nachstehend sind die wichtigsten Bestimmungen dieser Akte aufgeführt, auf Grund deren das Verhältnifs zwischen der Union und den Privatgesellschaften geregelt ist bz. später geregelt werden kann.

Jede bestehende oder auf Grund gesetzlicher Bestimmungen eines Einzel-

staats später gebildete Telegraphen-Gesellschaft hat das Recht:

1. auf den öffentlichen Unionsländereien, längs der Militair- und Poststrafsen, sowie durch die schiffbaren Flüsse und Gewässer der Vereinigten Staaten Telegraphenlinien anzulegen, soweit hierdurch das Reisen auf den Strafsen bz. die Schifffahrt auf den Flüssen nicht gehemmt wird;

2. von dem Unionslande, durch welches die Leitungen führen, die für die Stangen, Pfeiler und zur Errichtung von Stationshäusern nothwendigen Materialien an Holz, Stein, Erde etc. kostenfrei zu entnehmen und von dem unbenutzten Unionslande soviel vorzukaufen, als zur Errichtung von Stationen nothwendig ist.

Für jede Station dürfen jedoch nicht mehr als 40 acres beansprucht werden und die Entfernung zwischen zwei Stationen mufs mindestens 15 Meilen betragen.

Jede Telegraphengesellschaft, welche dieser Vorrechte und Privilegien theilhaftig werden will, mufs dem General-Postmeister ein schriftliches Anerkenntnifs ihrer Unterwerfung unter die Verpflichtungen und Einschränkungen dieses Gesetzes vorlegen.

Diese bestehen darin:

1. dafs die auf Grund des Gesetzes gewährten Rechte auf andere Personen oder Gesellschaften nicht übertragen werden dürfen;

2. dafs die Gebühren für amtliche Unionstelegramme vom General-Postmeister festgesetzt werden, und dafs die amtlichen Telegramme vor allen Privattelegrammen weiterzugeben sind, sowie

3. dafs die Vereinigten Staaten die Linien der betreffenden Telegraphen-Gesellschaften und das dazu gehörige Eigenthum jederzeit für postalische, militairische oder andere Staatszwecke ankaufen können.

Im Falle der Verwirklichung des unter 3. aufgeführten Rechts wird der Werth der zu erwerbenden Linien durch fünf unbetheiligte und sachkundige Personen abgeschätzt, von denen der General-Postmeister und die betheiligte Telegraphen-Gesellschaft je zwei ernennt, während die fünfte Person von den vier bezeichneten Mitgliedern gewählt wird.

Die Gesellschaften welche dieses Gesetz anerkannt haben, werden bestraft, wenn sie oder ihre Bediensteten die Beförderung eines Regierungstelegrammes verweigern oder vernachlässigen.

Die Strafe soll für jede Weigerung oder Vernachlässigung nicht unter 100 und nicht über 1000 Dollar betragen. Die Beitreibung erfolgt durch die Distrikts-Gerichtshöfe der Vereinigten Staaten.

Die Gebühren für amtliche Telegramme werden nach der Wortzahl und der Entfernung in der Weise berechnet, dafs 1 Cent für jedes Wort und je 500 Meilen in Ansatz kommt.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dafs bei Ermittelung der Wortzahl der Name des Aufgabeorts und das Datum nicht mitgezählt, dafs aber für Telegramme mit weniger als 25 Worten — Adresse und Unterschrift eingeschlossen — die Gebühr für 25 Worte und bei Telegrammen von mehr als 25 Worten die wirkliche Zahl der Worte berechnet wird.

Die Entfernungen werden nach der kürzesten zweckmäfsigen Telegraphenlinie der Gesellschaft bemessen, wobei Entfernungen unter 500 Meilen für volle 500 Meilen zur Anrechnung kommen.

Sind bei Beförderung eines Regierungstelegrammes mehrere Gesellschaften betheiligt, so ist jede derselben berechtigt, für ihre Strecke die Gebühren nach den vorstehend angeführten Regeln über Wortzahl und Entfernung zu erheben.

Wenn in Folge der Konkurrenz oder aus anderen Ursachen die Gebühren für Privattelegramme derart ermäfsigt werden, dafs das Publikum für 10 Worte, ausschliefslich Adresse und Unterschrift, weniger zu zahlen hat, als nach den derzeitigen Sätzen für ein Regierungstelegramm von 25 Worten, einschliefslich Adresse und Unterschrift, gezahlt werden mufs, so findet dementsprechend eine andere Festsetzung der Gebühren für amtliche Telegramme

statt. Denn in keinem Falle soll die Regierung für 25 Worte, einschliefslich Adresse und Unterschrift, mehr zahlen, als das Publikum für 10 Worte, ausschliefslich Adresse und Unterschrift, zahlt.

So verführerisch die durch das Gesetz vom 24. Juli 1866 den Telegraphen-Gesellschaften gewährten Rechte und Vortheile auch waren, die Zahl derjenigen, welche in den ersten Jahren nach Erlafs des Gesetzes dem General-Postmeister ihr Anerkenntnifs vorlegten, blieb eine sehr kleine.

Die Gesellschaften fürchteten, dafs die Regierung mit der Erwerbung der Linien schnell vorgehen würde. Und diese Furcht war eine durchaus begründete, da Ende der sechsziger und Anfang der siebenziger Jahre seitens des Präsidenten und der Minister bedeutende Anstrengungen gemacht wurden, eine nationale, mit dem Postwesen zu vereinigende Telegraphie herzustellen.

So schlug der Präsident Grant in der Botschaft vom 2. Dezember 1872 die Bildung eines Comitees vor, welches Vorschläge betreffs Erwerbung sämmtlicher Telegraphen-Gesellschaften und Vereinigung des Postdienstes mit dem Telegraphenbetriebe ausarbeiten sollte.

In dem für das Jahr 1872/73 dem Kongresse erstatteten amtlichen Berichte wurde denn von Neuem die Nothwendigkeit einer solchen Mafsregel im Interesse des Gemeinwohls betont und mit Rücksicht darauf, dafs die *Western Union Telegraph Company* ihr Recht dem Staat nicht abtreten, der Kongrefs auch die bestehenden Telegraphenlinien nicht abschätzen wollte, die Errichtung einer Posttelegraphie unter Leitung von Ingenieur-Offizieren der amerikanischen Armee vorgeschlagen.

Die durch alle diese Vorgänge bekundete Bewegung hat jedoch innerhalb der langen Zwischenzeit zu keinem Erfolge geführt.

So ist es denn auch gekommen, dafs in Amerika die Idee des Staatstelegraphen allmählich zurückgetreten ist, im Gegensatze zu anderen Ländern, in welchen die Anlagen der Telegraphen-Gesellschaften seitens der Staatsverwaltung angekauft worden sind.

Es ist dieser Rückschritt in Amerika um so unerklärlicher, als die Erwerbung der Privat-Telegraphenlinien durch die Union nicht mehr schwierig ist, da inzwischen fast sämmtliche Telegraphen-Gesellschaften — 29 —, unter ihnen auch die bedeutende *Western Union Telegraph Company*, sich dem Eingangs erwähnten Gesetz unterworfen und dadurch im Prinzip der Union das Recht zuerkannt haben, die Linien nach Abschätzung des Werthes anzukaufen.

Zur besseren Beurtheilung des Geschäftsumfanges der Telegraphen-Gesellschaften und der Höhe der Tarife bz. der Verschiedenheit derselben mögen einige Mittheilungen über die *Western Union Telegraph Company* hier eine Stelle finden.

Diese mächtigste der amerikanischen Telegraphen-Gesellschaften arbeitet mit einem Anlagekapital von 41 173 410 Dollar und hat nach dem im Oktober 1879 veröffentlichten Verwaltungsberichte in dem Vereinigten Staatengebiet 8 534 Stationen errichtet, welche durch 82 987 Meilen Linien und 211 566 Meilen Leitung verbunden sind.

Zur Bewältigung des Dienstes unterhält die Gesellschaft ein Personal von ungefähr 18 000 Beamten. Die Zahl der im Jahre 1878/79 (vom 1. Juli 1878 bis 30. Juni 1879) beförderten Telegramme hat 25 070 104 und die Einnahme 10 980 640,46 Dollar betragen.

Hiernach beläuft sich der Gebühren-Durchschnittssatz für ein Telegramm auf 43,7 Cent, d. h. bei Annahme einer Zahl von 10 Worten für jedes Telegramm auf 4,37 Cent = 18 Pf. für jedes Wort. Bei Annahme von 15 Worten als Durchschnittszahl für jedes Telegramm würde die Gebühr für ein Wort noch immer ungefähr 11½ Pf. betragen, also mehr als doppelt so hoch sein, wie in Deutschland.

Dabei ist der Gewinn der Gesellschaft ein sehr bedeutender, denn der Einnahme von 10 960 640,46 Dollar steht nur eine Ausgabe von 6 160 200,37 Dollar gegenüber, so dafs der Reingewinn für ein Jahr 4 800 440,09 Dollar,

also fast die Hälfte der Einnahme beträgt und einen Zinsfufs von 8½ pCt. des Anlagekapitals darstellt.

Ueber die Gebührensätze geben die Tarifbücher Auskunft.

Hiernach bestehen für den Privattelegrammverkehr vier Arten von Gebührensätzen, welche als *local*, *square*, *state* und *special rates* bezeichnet sind.

1. die *local rates* bestehen für kurze Entfernungen und betragen 25 Cent für eine Entfernung bis 25 Meilen und 30 Cent für Entfernungen über 25 bis 50 Meilen. Diese Sätze kommen fast ausschliefslich für die Ländergebiete südlich vom Ohio und Potomac und westlich vom Missouri-Flufs zur Anwendung.

2. *square rates.* Das Telegraphengebiet der Gesellschaft ist der Fläche nach in Quadrate eingetheilt, deren Seiten 50 Meilen lang sind. Die Entfernungen werden von der Mitte eines Vierecks nach der Mitte des anderen Vierecks nach der Luftlinie bemessen.

Die Gebührenberechnung erfolgt in der Weise, dafs für Entfernungen

bis 100 Meilen . . . 25 Cent
- 200 - . . . 50 -
- 400 - . . . 75 -
- 600 - . . . 1,00 Dollar u. s. f.

für je 200 Meilen mehr 25 Cent mehr in Ansatz kommen.

3. die *state rates* zeigen das Maximum der Gebühren an, welche für ein Telegramm aus dem Gebiete eines Staates nach dem Gebiete eines anderen Staates erhoben werden dürfen. Dieser Tarif kommt zur Anwendung, wenn die Gebühren nach demselben niedriger sind, als die nach den *square rates* berechneten, oder wenn für eine Station kein *square* in den Tarifen angegeben ist.

4. *special rates* werden hauptsächlich für Konkurrenzzwecke willkürlich festgesetzt oder zwischen Orten angewendet, deren telegraphischer Verkehr so bedeutend ist, dafs eine geringe Taxe gerechtfertigt erscheint.

Die Gebühren sind stets für ein einfaches Telegramm angegeben. Als solches gilt ein Telegramm von 10 Worten, wobei Adresse und Unterschrift jedoch nicht mitgezählt werden.

Bei längeren Telegrammen wird für jedes Wort über 10 Worte eine Gebühr erhoben, welche je nach der Taxe für das einfache Telegramm verschieden ist und 2 bis 19 Cent für das Wort beträgt.

Die Beförderung von Telegrammen durch die *Western Union Telegraph Company* findet nicht nur nach Stationen der eigenen Linien statt, sondern auch nach Stationen anderer Gesellschaften und nach Orten ohne Telegraphenstationen.

In beiden Fällen wird für Beförderung des Telegramms die Gebühr bis zum Uebergangspunkte der Telegramme von der eigenen Linie auf diejenige der anderen Gesellschaft bz. bis zum Endpunkte berechnet und diesen Kosten die Gebühr für Beförderung des Telegramms durch die andere Gesellschaft bz. durch einen Boten hinzugerechnet.

Die Telegraphenstationen fremder Linien sind im Tarifbuch durch einen Stern, die Orte ohne telegraphische Verbindung, nach denen Telegramme befördert werden, durch zwei Sterne kenntlich gemacht.

Die Grenzstation der Gesellschaft ist in der letzten Spalte »*Office connecting with other lines* * — *remarks*«, und die Höhe der Gebühren für die fremde Telegraphengesellschaft bz. für den Boten in den Spalten »*tariff for other lines*« und »*special delivery*« ersichtlich gemacht.

Für den Gebrauch des Tarifs sei hier noch angeführt, dafs auf den ersten Seiten die Sätze für ein einfaches Telegramm nach den einzelnen *squares* Aufnahme gefunden haben, und dafs die Nummer des *square* aus der Stationsliste, Seite 1 bis 289, ersehen werden kann, in welcher die Orte, nach Staaten getrennt, vermerkt sind. Ist kein *square* dort angegeben, so wird für die Stationen der eigenen Gesellschaft der Staatentarif angewendet; für die Stationen fremder Gesellschaften wird die

Gebühr erst nach dem in der letzten Spalte angegebenen Umleitungsort berechnet und dann die in Spalte »*tariff for other lines* etc.« angegebene Gebühr hinzugezählt. Die in diesen Spalten angegebenen beiden Zahlen stellen die Grundtaxe für 10 Worte und bz. die bei mehr als 10 Worten für jedes überschiefsende Wort in Ansatz zu bringende Gebühr dar.

## 65. Ein neues europäisch-indisches Bahnprojekt.

Bei Besprechung des Projektes der centralasiatischen Eisenbahn*) haben wir bereits auf das hervorragende Interesse hingewiesen, welches England naturgemäfs an der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Westen und dem grofsen indischen Reiche nehmen mufs; aufserdem ist auch an anderer Stelle**) hervorgehoben worden, was für eine verschiedene Beurtheilung der vielbesprochene Plan des Baues einer dem bezeichneten Zwecke dienenden Eisenbahn durch das Euphratthal in der englischen Presse erfährt. Jetzt taucht schon wieder ein neues auf die Herstellung eines Schienenweges zwischen England und seinen Besitzungen im Osten gerichtetes Projekt auf. Dasselbe hat zum Urbeber den Ingenieur Haughton, welcher den Bau der sogenannten Euphratthal- oder südpersischen Bahn nicht für zweckmäfsig hält, sondern eine ganz neue Linie, die er die nordpersische Bahn nennt, empfiehlt. Ueber dieses Projekt entnehmen wir der »Augsburger Allgemeinen Zeitung« die nachstehenden Einzelnheiten.

Der westliche Endpunkt der von Haughton projektirten Eisenbahn soll in Konstantinopel, ihr östlicher in Schikarpur am Indus, etwa 250 englische Meilen (400 km) von der Hafenstadt Kurratschi entfernt, liegen. Von der Metropole am Bosporus, der selbstverständlich überbrückt werden müfste, würde die Bahn entweder die Richtung über Ismid, Angora und Arabkir, oder über Ismid, Konieh, Karabunar und die Pässe Ciliciens nehmen. Erstere Richtung ist als die geeignetere befunden worden, nachdem sich herausgestellt hat, dafs das Gebirge bei Arabkir verhältnifsmäfsig leicht zu überschienen ist. Die Bahn soll aber aufserdem einen zweiten Endpunkt an der syrischen Küste haben; sie würde sich demzufolge an irgend einem Punkte der südlichen Ausläufer des Taurus gabeln und einen Zweig nach dem östlichen Gestade des Mittelmeeres entsenden. Die unbedingte Nothwendigkeit dieser Zweigbahn liegt klar zu Tage, wenn man bedenkt, dafs England sich für den Fall eines Krieges, in welchem der Bosporus leicht gesperrt werden könnte, den Zugang zur Bahn von der See aus sichern mufs. Als Ausgangspunkt für die syrische Zweigbahn wird Swadia, der Hafen Antiochias, in Vorschlag gebracht. Von dort aus würde die Bahn die volk- und gewerbreichen Städte Antiochia und Aleppo berühren, den Euphrat bei Port William überschreiten, den Taurus entlang führen, den Tigris überbrücken und alsdann Teheran, Persiens Hauptstadt, erreichen. In ihrem weiteren Laufe würde die Bahn möglichst direct unter Ueberschreitung eines 4000 Fufs hohen Passes nach Herat, Kandahar und Schikarpur geführt werden und somit den Anschlufs an das indische Eisenbahnnetz erreichen. Schikarpur steht in directer Schienenverbindung mit Lahore und der Gangesebene einerseits, mit Bombay und dem Süden andererseits, sobald die kleine Lücke Kurratschi-Ahmedabad ausgefüllt ist. Zwischen Swadia und Schikarpur würde die Bahn nicht weniger als 24 gröfsere Städte berühren, denen der Verkehr derselben zu Gute käme. Da-

*) Archiv f. Post u. Telegr., No. 10, S. 315.

**) Archiv f. Post u. Telegr., No. 9, S. 283.

zu kommt, dafs die Bahn das Gebiet der nomadisirenden Araberstämme vermeidet, so dafs sie nicht schwerer zu beschützen wäre, als die Pacific Railway. Sie erschlösse fünf gewaltige Gebiete: Klein-Asien, Mesopotamien, Persien, Afghanistan und Beludschistan in ihren verkehrreichsten Theilen.

Aus dem Umstande, dafs der Handel sich des Weges durch den Suezkanal aufserordentlich schnell bemächtigt hat, und der Personenverkehr ausschliefslich auf diese Route übergegangen ist, glaubt Haughton die Annahme schöpfen zu können, dafs der Reiseverkehr und ein beträchtlicher Theil des Güterverkehrs zwischen Europa und dem fernen Orient die nordpersische Bahn, sei es von Konstantinopel, sei es wenigstens von Swadia aus, benutzen werde. Die Fahrt zwischen London und Bombay würde etwa sieben Tage dauern, also ungefähr so lange wie die Schnellzugsreise zwischen New-York und San Franzisko, und bei einem Fahrpreise von 3 Pence für die englische Meile (etwa 15 Pf. für den Kilometer) in erster Klasse etwa 60 Pfund Sterl. (1 200 Mark), in zweiter Klasse aber nur 40 Pfund Sterl. kosten. Aufserdem ist ein bedeutender Lokalverkehr auf der Bahn in Berechnung gezogen worden, da wohl anzunehmen ist, dafs die zwischen Swadia und Schikarpur berührten 24 bedeutenderen Ortschaften das neue Verkehrsmittel eifrig benutzen werden.

Die Länge dieser Weltbahn wird auf 3000 englische Meilen (etwa 5000 km) geschätzt, von denen je 1000 Meilen auf türkisches und persisches Gebiet, 600 Meilen auf Afghanistan, 150 Meilen auf Indien und 250 Meilen auf die Zweigbahn von Swadia nach der Hauptlinie entfallen. Die Baukosten sind auf etwa 10000 Pfund Sterl. für die englische Meile, oder 30 Millionen Pfund Sterl. für die ganze Bahn veranschlagt, wobei vorausgesetzt ist, dafs die Bahn eingeleisig gebaut und das Land für dieselbe unentgeltlich hergegeben wird. Zur Verzinsung dieser gewaltigen Summe würde eine Bruttoeinnahme von 19 Pfund Sterl. für die Meile und Woche ausreichen, ein Verhältnifs, welches nicht zu ungünstig erscheint, wenn man in Erwägung zieht, dafs die indischen Bahnen 27, die Bahnen auf Ceylon sogar 54 Pfund Sterl. einbringen. Hinsichtlich der Spurweite spricht sich Haughton für die in Europa allgemein übliche aus, obwohl die indischen Bahnen leider nach der Spurweite von 5 Fufs 6 Zoll gebaut sind; es müfste daher in Schikarpur eine Umladung sämmtlicher durchlaufender Güter erfolgen, was allerdings seine Bedenken haben würde.

---

## 66. Die Pergamenischen Bildwerke.

Nur wenige von den grofsartig entworfenen und mit unerreichter Meisterschaft ausgeführten Prachtgebilden hellenischer Plastik, mit welchen Griechenland einst seine Akropolen und geweihten Versammlungsstätten, seine Tempel und Altäre schmückte, sind auf die Nachwelt gekommen. Die zahlreichen und herrlichen Werke eines Phidias und seiner Schüler Agorakritos und Alkamenes, eines Skopas und Myron, eines Polyklet, Praxiteles und Lysipp leben, mit wenigen Ausnahmen, nur in den Beschreibungen griechischer und römischer Schriftsteller fort; und die Kunstgeschichte von Hellas entbehrt daher für wichtige Entwickelungsperioden der unerläfslichen Grundlage realer Anschauung, ohne welche ein vollkommenes Verständnifs der Kunstbestrebungen einer so entlegenen Zeit unmöglich ist. Um so mehr mufs es als ein günstiges Geschick gepriesen werden, dafs es dem von kunstsinnigen deutschen Fürsten mächtig geförderten Forschungstriebe deutscher Gelehrten und Kunstfreunde in unseren Tagen gelungen ist, Denkmäler, die zu den

herrlichsten Schöpfungen griechischer Kunst zu zählen sind, dem Schofse der Erde, in welchen sie die bewufste oder unbewufste Barbarei späterer Zeiten gebannt hatte, wieder zu entreifsen und sie der staunenden Nachwelt in voller Gegenständlichkeit vor Augen zu stellen. In der That bewährt sich hier das Wort Curtius': »Die Quellen der Archäologie liegen in der Tiefe des Bodens« auf das Glänzendste. Schliemann's unermüdlichen Forschungen, namentlich in Mykenae, danken wir zunächst eine nähere Kenntnifs der ältesten archaistischen Kunstdenkmäler Griechenlands. Sodann wird die durch die hohe Munificenz Sr. Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm ermöglichte Vollendung der Ausgrabungen in Olympia die Alterthumsforschung in den Stand setzen, fast alle Entwickelungsstufen einer tausendjährigen Geschichte in Kunst- und Schriftdenkmälern klar zu überschauen; auf der geweihten Stätte der Altis, dem Mittelpunkte hellenischer Gemeinsamkeit, baut sich eine ungeahnte Fülle von Thatsachen auf, die ein gesichertes Verständnifs fast aller Perioden der hellenischen Kunst vorbereiten. Während aber bei den Ausgrabungen in Olympia der Gewinn sich als ein fast ausschliefslich ideeller insofern darstellt, als die Funde selbst auf griechischem Boden verbleiben müssen, ist Deutschland bei der unter der kunstsinnigen Protektion Sr. Kaiserlichen und Königlichen Hoheit des Kronprinzen des Deutschen Reiches veranstalteten Durchforschung des Bodens von Pergamon das Glück beschieden, die Originalfunde eines antiken Prachtbildwerkes von erstem Range selbst zu erwerben und in der Reichshauptstadt Berlin aufzustellen, welche im Besitze dieser Funde selbst London wegen seiner Reste des Parthenonfrieses *(Elgin-Marbles)* nicht mehr zu beneiden braucht.

Wir meinen die von dem Ingenieur Karl Humann mit preufsischen Staatsmitteln in Pergamon zu Tage geförderten Skulpturenfunde einer Gigantomachie in Gestalt eines prachtvollen Marmorfrieses von 2,30 m Höhe, welcher einst den Altar auf der Akropolis von Pergamon schmückte und dessen Entstehung etwa in das 2. Jahrhundert vor Christi fällt. Noch harren zwar diese Reste — es sind 90 gröfsere Reliefplatten und 1 500 kleinere Stücke — der ordnenden Hand des Künstlers, der sie entwirren und wieder zum Ganzen vereinen soll. Allein schon aus den bis jetzt mit unendlicher Mühe und Beharrlichkeit zusammengestellten, in kühnstem Hochrelief ausgearbeiteten Gruppen läfst sich erkennen, dafs wir es mit einem Werke von grofsartigster Komposition und staunenswerther Beherrschung der Form und des Materials zu thun haben, das in derselben Weise wie etwa die Athene des Phidias auf der Akropolis in Athen, wie der Zeusaltar desselben Künstlers in der Altis zu Olympia, wie das Schiff des Hieron in Syracus oder der Leichenwagen Alexanders des Grofsen, als der Ausdruck des höchsten Könnens in den Kunstbestrebungen seiner Zeit anzusehen ist. Wie eine in Pergamon aufgefundene Inschriftplatte ergeben hat, wird als Erbauer des Altars König Eumenes von Pergamon (197 bis 159 v. Chr.) betrachtet werden können, welchen schon der griechische Schriftsteller Strabo als den kunstsinnigsten Monarchen in der Reihe der Attaliden bezeichnet hat. Merkwürdigerweise wird indessen das gewaltige, 40 Fufs hohe Altarmonument von den alten Schriftstellern nur gelegentlich und vereinzelt erwähnt; Pausanias*) gedenkt desselben bei Beschreibung des Zeusaltars in Olympia mit kurzen Worten. Aufserdem findet sich nur eine kurze Notiz bei einem Schriftsteller geringeren Ranges, Ampelius, welcher in seinem, wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 2. Jahrhunderts nach Christi geschriebenen Buche der Denkwürdigkeiten (*Liber memorialis*, VIII, 4) den Altar in Pergamon zu den Weltwundern zählt und den Gegenstand des Frieses ausdrücklich als einen Gigantenkampf bezeichnet *(»cum maximis sculpturis, continet autem gigantomachiam«)*.

*) V. 13, 8.

Bis jetzt sind aus den mächtigen Bruchstücken nur zwei Gruppen in einiger Vollständigkeit aufgebaut und in der Rotunde des alten Museums aufgestellt worden; sie behandeln die dramatisch bewegte Scene, wie in dem Kampfe der Götter gegen die Giganten durch das Eingreifen einerseits der Göttin Athene, andererseits des Zeus die Niederlage der Giganten entschieden wird. Die Figuren, in etwa anderthalbfacher Lebensgröfse gehalten, zeigen in wunderbarer Lebenswahrheit ein wildbewegtes Kampfgewühl. In mächtigem Ansturm versuchen die Giganten, welche zum Theil als gewaltig gerüstete Krieger, zum Theil als Unholde mit Schlangenfüfsen oder mit Flügeln dargestellt sind, die Götter zu bezwingen; ihre Gesichtszüge sind von Wuth und Raserei durchbebt, ihre Glieder von übermenschlicher Anstrengung aufgewühlt; alle Leidenschaften durchströmen diese mächtigen Körper, sie aufstachelnd zu gigantischem Ringen. Umsonst; Zeus, in der Linken die Aigis schwingend, mit der Rechten die Donnerkeile schleudernd, wirft die riesigen Söhne des Chaos zu Boden, und dem Vater-Donnerer zur Seite kämpft Athene, die Schutzgöttin Pergamons ('Αθηνᾶ Πολιὰς καὶ Νικηφόρος), indem sie einen vierfach geflügelten Giganten mit überlegener Gewalt an den Haaren erfafst und ihn dem geöffneten Rachen ihrer Schlange preisgiebt, die ihn bereits mit mächtigen Gliedern umringelt, so dafs das Antlitz des Giganten in entsetzlichem Schmerz sich verzerrt. Daneben schwebt Nike, die Siegesgöttin, als stete Begleiterin der Athene, leuchtend heran, während Gaia, die Mutter der Giganten, den Untergang der Söhne voraussehend, in verzweifelndem Flehen zusammensinkt.

Auf anderen Reliefplatten, deren Theile noch in der Zusammensetzung begriffen sind, sehen wir die übrigen olympischen Götter am Kampfe theilnehmen, Apollo, Artemis, Dionysos, von einem Satyrknaben begleitet, Hephaistos, Poseidon und Kybele, auf einem Löwen reitend; sodann den Gigantenbesieger Herakles, der die Giganten Ephialtes und Alcyoneus überwand; selbst um den Sonnengott, Helios, der mit seinem Viergespann aus der Tiefe emportaucht, sieht man den Kampf entbrennen, der schliefslich mit der Vernichtung der Giganten endigt.

Leider befindet ein Theil der Bruchstücke sich in einem Zustande, der ihre völlige Zusammensetzung und richtige Einfügung nahezu unmöglich macht. Vieles ist fast gänzlich zerstört, weil spätere unwissende Geschlechter den Marmor bei der Kalkbrennerei und zur Herstellung einer Mauer um die Akropolis verwendet haben; Manches ist auch durch Feuer beschädigt. Wenn durch solche Verluste der volle Genufs des Frieses freilich in mancher Hinsicht beeinträchtigt wird, so bleibt doch zu hoffen, dafs bei verständnifsvoller Restaurirung der bedeutsame Inhalt und die bewunderungswürdige Detailausführung des Bildwerks zur vollen Geltung gelangen werden, und dafs die zahlreichen Lücken sich wenigstens gedanklich ausfüllen lassen werden. Unter allen Umständen wird von der Erwerbung der Reliefs ein neuer Abschnitt in der Kenntnifs der hellenischen Bildhauerkunst beginnen, denn sie gewähren einen völlig neuen und überraschenden Einblick in eine Richtung der antiken Skulptur, die zwar bisher schon durch einzelne Werke ähnlichen Charakters, insbesondere die Laokoongruppe, den sterbenden Gallier vom Kapitol und die sogenannte Meduse Ludovisi bekannt war, deren Verständnifs aber erst durch dieses Hauptwerk ergänzt, und deren Werthschätzung als echt antike — nicht als moderne — Schöpfungen in erwünschtem Mafse berichtigt werden wird. Es verschwindet beim Anschauen des Pergamonfrieses, wie Director Conze, einer der Hauptmitarbeiter an den Ausgrabungen von Pergamon, treffend hervorhebt*), »endlich der zu einseitige Begriff der antiken Kunst, in dem die Meisten noch befangen sind. Hier kann nicht mehr das Antike dem Modernen gegenübergestellt werden. Die in der Skulptur

*) Vergl. die Festschrift »Pergamon«. Berlin. Harrwitz & Gofsmann. 1880.

bis zu einem gewissen Grade malerische Periode der Antike steht hier leibhaftig vor unseren Augen. Sind es doch die Namen Michel Angelo, Schlüter u. A., die vielfach auf den Lippen der Beschauer laut werden, sobald diese an die Bildwerke aus Pergamon herantreten«. — In Wahrheit steht das dramatische Element in dem gewaltigen Fries der Attaliden unserer modernen Empfindung so nahe, dafs sich mit diesem Werke die Kluft zwischen der Antike und dem Modernen fast unmerklich überbrückt. In der Gigantomachie handelt es sich nicht mehr um den typischen Ausdruck der Idealgestalten der Olympier, wie sie in göttlicher Ruhe und überirdischer Unnahbarkeit uns entgegenleuchten; hier wird vielmehr eine gewaltige Phase der Weltgeschichte dramatisch veranschaulicht: es ist der Kampf der hellenischen Kultur mit der düsteren Barbarei der Galater oder Gallier, dargestellt unter dem Symbol des Kampfes der olympischen Götter mit den Giganten, welche nach der griechischen Sage von der Gaia (Erde) geschaffen waren, um den Sturz der Titanen, jenes uralten Heroengeschlechts, dessen letzter Sprofs Saturn war, an Zeus und den übrigen Göttern zu rächen. Hier wird uns an Stelle des reinen Idealismus eines Phidias die ganze Stufenleiter menschlichen Empfindens und menschlicher Leidenschaften in ergreifender Wahrheit vorgeführt, und wir sehen mit wachsendem Staunen, dafs auch diese Aufgabe des plastischen Könnens von den Hellenen in fast unerreichtem Mafse gelöst worden ist. Dabei mufs hervorgehoben werden, wie sehr die Künstler Pergamons es verstanden haben, ihren Gegenstand zu idealisiren. Denn aller Wahrscheinlichkeit nach knüpft dieser Fries, in ähnlicher Weise, wie die Figuren des Parthenonfrieses in Athen den Sieg über die Perser und die darauf folgende Blüthe Athens zu verherrlichen bestimmt sind, an die Vernichtung der Galater oder Gallier durch König Eumenes II an, dem es nach langen Kämpfen gelungen war, diese Horden, welche bereits die pergamenische Hauptstadt bedrohten, mit einem Hauptschlage zu vernichten, und so Kleinasien von der Herrschaft roher Barbaren zu befreien. Indem die Künstler diesen Kampf in die Sphäre des Götter- und Gigantenstreites erhoben, entrückten sie ihn der lokalen Bedeutung, benutzten ihn zu einer gewaltigen, geschichtlich beglaubigten Darstellung der Errettung hellenischer Kultur vom Barbarenthum, von dem Versinken in das Chaos, und machten so das Werk zum Gemeingute einer ganzen hochsinnigen Nation. Deshalb verstehen denn auch wir Modernen vollkommen den geistigen Inhalt desselben; er ist unserem heutigen Denken und Fühlen völlig entsprechend: das allgemein Menschliche prägt sich darin in lebenswahren Zügen aus.

Ein solches Werk wird es rechtfertigen, dafs wir den Schauplatz seiner Herkunft etwas näher in's Auge fassen. Die Fundstätte ist die Akropolis des alten Pergamon (τὸ Πέργαμον bei Strabo, XIII, 4)*), der einst blühenden und reichen Residenz der Attaliden, in der fruchtbaren mysischen Landschaft Teuthrania in Kleinasien, an den Flüssen Kaïkos und Selinos, 120 Stadien vom Meere und der Hafenstadt Eläa, wo gewöhnlich die römischen Flotten landeten, 600 Stadien = 15 geogr. Meilen nördlich von Sardes belegen, und von Plinius einst »*longe clarissimum Asiae*«**) genannt. Der Sage nach von griechischen Ansiedlern unter Führung des Telephus, eines Sohnes des Herakles, gegründet, und später von Pergamos, Sohn des Pyrrhos, mit seinem jetzigen Namen bezeichnet, kam es in historischer Zeit unter die lydische Herrschaft (Krösos), sodann an den älteren Kyros, König von Persien, und später an Alexander den Grofsen und dessen Nachfolger, zuerst an Antigonos und nach dessen Niederlage an Lysimachos, der die durch ihre Lage in der Nähe des Meeres und durch die natürliche Festigkeit ihrer die Ebene um 250 m überragenden Akropolis ausgezeichnete

*) Jetzt Bergama.

**) Hist. nat. V, 33.

Stadt zu seiner Schatzkammer erwählte und dort einen Schatz von 9000 Talenten (etwa 40 Millionen Mark) unter der Obhut des Paphlagoniers Philetairos aufbewahren liefs. Die Befestigung des steilen Bergkegels, der die Stadt in ähnlicher Weise wie die Akropolis von Athen oder diejenige von Korinth und Antiochia (Assus) überragte, war dadurch verstärkt, dafs man das Erdreich mit grofsen Granitquadern terrassenförmig untermauert hatte. Von diesen Terrassen sind noch jetzt drei bis vier übereinander erhalten. Nach Lysimachos' Fall (280 v. Chr.) übergab Philetairos Pergamon dem Seleukos, wurde aber, als dieser nach Macedonien zurückging, bald darauf Dynast oder Eparch von Pergamon, dessen Unabhängigkeit von dieser Zeit datirt. Sein Neffe Attalus I (241—197 v. Chr.) kann als der erste König von Pergamon (βασιλεύς) betrachtet werden. Die gröfste seiner Thaten war nach den Zeugnissen des Polybius, Strabo und Livius die Besiegung der Galater oder Gallier, von denen ein Haufe nach Macedonien, ein anderer nach Thracien eingefallen war, Byzanz bedroht und gebrandschatzt hatte und dann im Bunde mit Nikomedes von Bithynien über den Hellespont nach Kleinasien vorgedrungen war, um auch dort zu rauben und zu plündern. Unter diesen gallischen Horden werden die Trokmer, Tolistoboger und Tektosagen genannt. Schon hatten sie Seleukos fast vernichtet, da ermannte sich Attalos von Pergamon, verweigerte den geforderten Tribut und schlug sie, wahrscheinlich 229 v. Chr., in einer Hauptschlacht unter den Mauern von Pergamon. Pausanias berichtet, dafs er in Pergamon erbeutete galatische Waffen und ein auf den Sieg des Attalos sich beziehendes Gemälde gesehen habe*). Ebenso soll Attalos, nach Pausanias' Angaben, ein die Galaterschlacht darstellendes Relief den Atheniensern als Weihgeschenk verehrt haben, damit auch Altgriechenland der Wichtigkeit jenes Sieges über die Barbaren eingedenk bleiben sollte. Attalos benutzte die Gunst der Umstände in so geschickter Weise, dafs er sich bald nachher, zumal bei der Schwäche der Seleukiden, im Besitze von ganz Kleinasien, diesseits des Taurus, befand. Als Philipp V von Macedonien, durch Hannibal's Sieg bei Cannä (216 v. Chr.) bewogen, mit dem karthagischen Feldherrn einen Vertrag schlofs, um mit seiner Hülfe ganz Griechenland zu erlangen, während Hannibal Rom und Italien überlassen sein sollten, trat Attalos, der von Philipp eine Verringerung seiner Macht fürchtete, auf die Seite der Römer, erwarb die Insel Aegina und erlangte als Bundesoberster der Aetoler entscheidenden Einflufs auf die griechischen Angelegenheiten. Die Freundschaft mit Rom und der glückliche Seesieg bei Chios bewahrten ihn vor der Uebermacht Philipp's und sicherten ihm eine ehrenvolle Stellung in Hellas. Athen feierte ihn beim Besuche dieser Stadt in aufserordentlichem Mafse, Sicyon setzte ihm, da er für vieles Geld eine verpfändete Domäne des Apollotempels eingelöst hatte, eine Statue. Unter Attalos' Herrschaft war Pergamon der Sitz einer reichen Kunst- und Literaturblüthe. Dem Maler Nikias gab er für ein Gemälde 100 Talente (450000 Mark); er berief den Dichter Ktesiphon und den Philosophen Lakydes an seinen Hof. Der Mathematiker Apollonius soll ihm sein Werk über die **κόνικα** (Kegelschnitte) gewidmet haben. Auch soll Attalos I die Vervollkommnung der Goldstickerei veranlafst haben. Bekannt ist, dafs die reichen Attalischen Gewänder *(Attalicae vestes)* und Vorhänge *(aulaea)* in Rom überaus beliebt wurden.

Auch die folgenden Attaliden beobachteten in der Politik den Grundsatz, jederzeit mit Rom verbündet zu bleiben. Diese kluge und vorsichtige Politik trug ihnen namhafte Bereicherungen an Land ein, so insbesondere in den Kriegen der Römer mit Antiochus III und Perseus, mit Prusias von Bithynien und später mit Mithridates von Pontus. Pergamon war zu jener Zeit eine der

*) Pausanias I, 4, 6. Περγαμηνοῖς δὲ ἔστι μὲν σκῦλα ἀπὸ Γαλατῶν, ἔστι δὲ γραφὴ τὸ ἔργο τὸν πρὸς Γαλάτας ἔχουσα.

reichsten und schönsten Städte Asiens, in der ein lebhafter kommerzieller Verkehr bestand, und deren Glanz durch das Zusammenströmen zahlreicher Fremden noch erhöht wurde. Selbst Festspiele nach Art der olympischen und pythischen Spiele wurden in Pergamon gefeiert. Die Kunstliebe der pergamenischen Könige hatte die Akropolis und deren Umgebung mit prachtvollen Tempeln, Gymnasien und Kunstwerken geschmückt. Einer der berühmtesten Tempel war der des Asklepios in der unteren Stadt, dessen Kultus bezeugt, dafs von Alters her die Arzneikunst in Pergamon eifrig betrieben worden war; der berühmte Arzt Galienus hat ebenfalls dort gelebt. Wie ansehnlich jener Kultus war, beweist, dafs dem Tempel sogar das Asylrecht zugestanden war, von dem einst König Mithridates Gebrauch machte und das auch zu römischer Zeit in Kraft blieb*). In der unteren Stadt war ein dem Zeus Nikephoros geweihter heiliger Bezirk mit Tempeln nnd Statuen herrlich geschmückt; aufserdem sah Pausanias bei seinem Besuche in der Stadt ein Gymnasion, ein Stadion, ein Theater und einen Hippodrom für Wettrennen. Auf der Akropolis stand der Tempel der Athene, der Schutzgöttin der Stadt, ähnlich wie auf der Burg von Athen, weithin über die mysische Ebene sichtbar. Die korinthischen Kapitäle der Tempelsäulen zeigten das Gepräge der reinsten hellenischen Kunstblüthe. In späterer Zeit wurde der auf vielen pergamenischen Münzen *(kistophoren)* abgebildete herrliche Tempel des Augustus gebaut. Mit verschwenderischer Pracht soll der Attalische Königspalast ausgestattet gewesen sein. Plinius erwähnt**) unter den Kunstschätzen desselben jenes berühmten Mosaikfufsbodens des Sosus, welcher mit wunderbarer Kunst durch musivisch gefügte Würfel die Ueberbleibsel einer Mahlzeit so täuschend dargestellt hatte, dafs man den Boden für ungefegt hielt und die Mosaikwürfel als wirkliche Speisenreste ansah. Unter den Künstlern, welche die sogen. Pergamenische Schule bildeten, werden von Plinius namentlich Isigonus, Pyromachus, Stratonikus und Antigonus genannt; von ihnen sollen die Schlachten des Attalus und Eumenes gegen die Galater in Bronze-Bildwerken dargestellt worden sein. Dem Pyromachus wurde auch die Statue des Aeskulap, welche vor dessen Tempel stand, zugeschrieben. Kephissodorus, ein Sohn des berühmten Praxiteles, hatte für Eumenes II eine gymnastische Gruppe, ein Symplegma, gemeifselt, welches Plinius als ein *signum nobile* bezeichnet***). Auch die Literatur blühte in Pergamon, und Eumenes II gründete die im Alterthum weitberühmte Pergamenische Bibliothek, in der sich nach Plutarch's Angaben im Leben des Antonius 200 000 Rollen befanden †). Als im Jahre 34 v. Chr. Kleopatra zu Ehren des Antonius grofsartige Feste in Alexandrien gab und ihrem Gaste kostbare Weihgeschenke verlieh, wurde auch die Pergamenische Bibliothek nach Alexandrien geschafft und Antonius dargebracht. Choiseul Gouffier ††), der zu Ende des vorigen Jahrhunderts den Boden des alten Pergamon betrat, glaubte neben anderen Bauresten auch Trümmer des antiken Bibliothekgebäudes entdeckt zu haben. Zahlreiche Statuen schmückten das Innere des letzteren; namhafte Grammatiker (darunter Krates und Athenodoros) wirkten dort; auch arbeiteten zahlreiche Schreiber und Correctoren regelmäfsig an der Erweiterung der Bücherschätze.

*) Tacit. Ann. III, 63. *Consules apud Pergamum Aesculapii compertum asylum retulerunt.*

**) Hist. nat. XXXVI, 25, 60. *Celeberrimus fuit in hoc genere Sosus, qui Pergami stravit quem vocant asaroton oecon (ἀσάρωτον οἶκον), quoniam purgamenta coenae in pavimento quaeque everri solent veluti relicta fecerat parvis e tesserulis tinctis que in varios colores.* Nach Rom wurde der Gebrauch musivischer Ornamente zuerst durch Sulla gebracht. Die prachtvollsten Mosaiken hatte Manlius Vopiscus in seinem Palais zu Tivoli, wo die musivischen Bilder des Estrichs durch Spiegel an der Decke reflektirt wurden (*»nam splendor ab alto defluus, et nitidum referentes aëra testae monstravere solum«*).

***) Hist. nat. XXXVI, 4, 6.

†) Plutarch, Antonius cap. 58. ἐν αἷς εἴκοσι μυριάδες βιβλίων ἁπλῶν ἦσαν.

††) *Voyage pittoresque de la Grèce.* 1782—1822.

Als Ptolemäus Euergetes die Ausfuhr des Papyrus aus Aegypten untersagte, wurde zu Pergamon in Anlehnung an früher dort bestandene Gebräuche ein verbessertes Schreibmaterial aus Thierhäuten *(charta Pergamena)* hergestellt, das grofse Verbreitung fand. Als das pergamenische Reich unter die Herrschaft der Römer gekommen war, wanderten kolossale Reichthümer und viele Kunstschätze von Pergamon nach Rom, und die Attalische Herrschaft soll vornehmlich dazu beigetragen haben, den Sinn für Luxus an Gewändern, Schmucksachen und prachtvollen Möbeln, sowie die Neigung zur Schwelgerei bei den Römern zu fördern. Trotz aller Erpressungen, welche die römischen Proprätoren durch Kontributionen und Zollauflagen verübten, blieb Pergamon, bei der Fruchtbarkeit des mysischen Bodens, der Milde des Klimas, sowie bei der lebhaften Gewerbthätigkeit seiner Bewohner (in Teppichen, Wollstoffen, Terracotten) auch unter den Kaisern eine ansehnliche und reiche Stadt. Noch Caracalla stattete ihr (215 n. Chr.) einen Besuch ab, um dort Heilung zu suchen. Eine in Paris vorhandene Münze bewahrt das Andenken an diesen Kaiserlichen Besuch und stellt Caracalla dar, wie er die Statue des Aeskulap besichtigt*). Kaiser Konstantin theilte Mysien und Pergamum der asiatischen »Dioecesis« zu, welcher 23 Städte Kleinasiens angehörten und an deren Spitze der Kaiserliche Statthalter (Konsul) zu Ephesus stand. Die griechische Herrschaft dauerte bis zum Anfang des 13. Jahrhunderts. 1325 bemächtigten sich die Türken unter Orkhan der Stadt Pergamum, und seit jener Zeit zerfielen allmählich die ehrwürdigen Monumente der Attaliden in Trümmer. Nur wenige Reste von Bauwerken auf der Akropolis erinnerten an das reiche, glänzende Bild früherer Jahrhunderte. Die Marmordenkmäler waren von Barbarenhand umgeworfen, der Marmor war zu Kalk gebrannt und zu den traurigen Hütten verwendet, in denen ein verkommenes Volk wohnte. Aus diesen Trümmern ist, Dank der Energie und dem Forschungsgeiste unseres Mitbürgers Humann, jetzt das Relief des hochberühmten Gigantenkampfes, der einstige Schmuck des Attalischen Königsaltars auf der pergamenischen Akropolis, ans Licht gezogen und als ein ehrwürdiges Zeugnifs des hohen künstlerischen Könnens jener Zeit der Mit- und Nachwelt wiedergewonnen worden. Uns aber, die wir, vor den gewaltigen Bildern des Gigantenkampfes stehend, in dieser unschätzbaren Reliquie eine Gemeinschaft mit unserer modernen Empfindungs- und Denkweise erkennen, wird das Wort des Römers lebendig: *Sit apud te honor antiquitati, sit ingentibus factis, sit fabulis quoque.*

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Das Postwesen in den Straits-Settlements. Nach dem letztjährigen, das Finanzjahr vom 1. Dezember 1878 bis einschliefslich den 30. November 1879 auffassenden Bericht, hat die Postverwaltung der Straits-Settlements (Singapore, Penang und Malacca) im gedachten Zeitraum eine Roh-Einnahme von 70074 Dollar 44 Cent gebracht, während sich die Gesammtausgaben auf 39849 Dollar 14 Cent beliefen.

Im Vergleich zu den Vorjahren ist eine Verminderung in den Einnahmen bemerkbar. Dieselbe ist indefs nicht auf eine Verminderung des Verkehrs zurückzuführen, sondern eine Folge der Portoermäfsigungen, welche mit dem Eintritt der Kolonie in den Weltpostverein verbunden waren. Diese Ermäfsigungen betragen 4 Cent für den einfachen Brief, d. i. der vierte bz. dritte Theil des bisherigen Briefportos

*) *Histoire de l'Académie royale des Inscriptions et Belles Lettres. Tom.* 38. S. 168.

nach England (bisher 16 Ct.) und dem übrigen Europa (bisher 12 Ct.). Von sonstigen Erleichterungen, die der Eintritt der Kolonie in den Weltspostverein zur Folge gehabt hat, sind zu erwähnen: Die Einführung der Postkarten, welche bereits seitens des Publikums in ausgedehnter Weise benutzt werden, und die Ermäfsigung des Portos für Geschäftspapiere und Büchersendungen.

Während der Postanweisungsverkehr nur geringe Fortschritte gemacht, nach dem Mutterlande hin sogar unter der ungünstigen Einwirkung des Londoner Wechselkurses gelitten hat, entwickelte sich der Postsparbankbetrieb, welcher seit Anfang 1877 besteht, in befriedigender Weise fort. Es wurden 20353 Dollar 98 Cent eingezahlt und 22031 Dollar 41 Cent abgehoben. Der Gewinn der Bank belief sich auf 196 Dollar 38 Cent. Seit Januar 1879 beschäftigt sich die Post auch mit dem Verkauf von Werthzeichen anderer Behörden, insbesondere der Steuer- und der Gerichtsverwaltung.

Die Beförderung der Posten nach Europa erfolgt seit Dezember 1879 nicht mehr über Marseille, sondern über Neapel, wodurch eine Beschleunigung von 12 Stunden in der Ueberkunft der Sendung bis London erzielt wird.

Die Anzahl aller vertragsmäfsig wie mit Privatschiffen beförderten Posten betrug 1879, ankommend und abgehend, 7920. Der Durchgangsverkehr umfafste 5532 Briefsäcke, 996 Packete, von Einschreibsendungen gelangten 17348 zum Austausch.

---

Neue postalisch-geographische Handbücher. Die postalische Fachliteratur ist in neuester Zeit durch zwei umfangreiche postalisch-geographische Handbücher bereichert worden, welche die Post- und Telegraphenverwaltungen der Argentinischen Republik und des Königreichs Spanien herausgegeben haben.

Das erstgenannte der beiden Bücher, welches unter dem Titel »*Diccionario geografico postal*« in Buenos Aires im vorigen Jahre erschienen ist, umfafst 426 grofse Quart-Druckseiten. Von diesen enthalten die ersten 60 Seiten eine Uebersicht über die Organisation des Post- und Telegraphenwesens der Republik, eine Zusammenstellung der wichtigsten internen Versendungs- und Tarifbestimmungen für Postsendungen, Angaben über die wegen Abholung und Bestellung der Sendungen bestehenden Vorschriften, über die Organisation des Stadtpostdienstes und über die Postverbindungen innerhalb des Landes; ferner eine Zusammenstellung der für die Benutzung der Staatstelegraphen durch das Publikum bestehenden Vorschriften nebst Tarif; ein alphabetisches Verzeichnifs aller Ortschaften der Republik und endlich die Versendungsbedingungen und Tarifbestimmungen für Postsendungen und Telegramme nach anderen Ländern des Weltpostvereins und dem übrigen Auslande. Die übrigen 366 Seiten enthalten das alphabetische Verzeichnifs aller zum Weltpostvereine gehörigen Postorte nebst Angabe der betreffenden Länder und Regierungsbezirke bz. Distrikte oder Departements.

Das von der spanischen Postverwaltung herausgegebene geographisch-postalische Handbuch, welches den Titel »*Nuevo Diccionario geografico de Correos de Espana*« führt, ist seit vorigem Jahre bogenweise als Anlage der »*Revista de Correos*« erschienen. Dem Maihefte lag der die Orte Mansilla bis Marseillan umfassende Druckbogen No. 60 bei. Nach einer Mittheilung in dem erwähnten Hefte der »*Revista*« ist das Werk jedoch bei der General-Post- und Telegraphendirection fertig gestellt, und es dürfte deshalb sein vollständiges Erscheinen in nächster Zeit bevorstehen.

Das Werk beschränkt sich auf den geographisch-lexikalischen Theil, in welchem ebenfalls die Postorte des Weltpostvereins nebst Angabe der Länder bz. der Regierungsbezirke, Distrikte oder Departements erscheinen.

Eine Betrachtung der beiden vorliegenden Werke läfst erkennen, wie begründet der seit langer Zeit von vielen Seiten, namentlich von Kartographen und Kartenverlegern gehegte Wunsch

ist, dafs endlich die besonderen Namen, welche noch in den verschiedenen lebenden Sprachen für eine grofse Anzahl von Orten vorhanden sind, ganz verschwinden oder doch wenigstens für alle Eigennamen, besonders die Namen von Orten, die in fremden Sprachen keine besonderen Bezeichnungen besitzen, die Schreibweise desjenigen Landes, in welchem diese Orte liegen, in allen Sprachen unverändert beibehalten werden möge.

Die Argentinische Postverwaltung hat in ihrem sehr sorgfältig hergestellten Werke obigen Grundsatz in anerkennungswürdiger Weise bereits so weit als möglich zur Anwendung gebracht. Sie hat z. B. die nur eine geringe Verbreitung besitzenden spanischen Namen für Aachen, Köln, München, Trier, (*Aquisgran*, *Colonia*, *Munic* oder *Munique*, *Tréveris*) u. s. w. ganz fallen gelassen und diese Orte einfach mit den deutschen Namen bezeichnet. Ferner sind alle deutschen Orte, welche in unserer Sprache mit einem oe oder ue geschrieben werden, ganz nach deutschem Muster wiedergegeben. Wir finden deshalb in dem argentinischen Handbuche die Orte Loebau, Loewenberg, Loetzen, Luederitz, Muenster, Muelhausen, Maerk.-Friedland u. s. w., welche in dem Werke der spanischen Postverwaltung als Lobau, Lowenberg, Lotzen, Luderitz, Munster, Mulhausen, Mark.-Friedland u. s. w. erscheinen. Nur der Ort Luegde (Ober-Postdirectionsbezirk Minden) ist in Madrid nicht Lugde, sondern richtig mit Luegde gedruckt worden.

Abgesehen davon, dafs durch die erwähnte abweichende Schreibart mancher Ortsname einen sehr komischen oder schlechten Klang erhält, so ist eine derartige Verschiedenheit namentlich für den Post- und Telegraphenbetrieb ungemein erschwerend.

Werden in dieser Weise abweichend bezeichnete Ortsnamen noch dazu in den Aufschriften der Sendungen mit undeutlicher Schrift angegeben, so ist das Schicksal der betreffenden Gegenstände in der Regel schon vor ihrer Einlieferung zur Post bestimmt. Dieselben sind unbestellbar und gelangen im besten Falle nach längerer Zeit wieder in die Hände des Absenders oder sie müssen — was wohl in solchen Fällen, Mangels genügender Angabe des Absenders, am häufigsten vorkommt — vernichtet werden.

---

Ueber die elektrische Beleuchtung in Amerika enthielt jüngst ein amerikanisches Blatt, der »*Iron Monger*«, einen interessanten Artikel, aus welchem hervorgeht, dafs ein grofses industrielles Etablissement in Providence, die *Riverside* Kammgarnspinnerei mit dem elektrischen Lichte (anscheinend Edison'sche Lampen) recht gute Erfolge und eine erhebliche Ersparnifs an Betriebskosten erzielt hat. Nach der Mittheilung sind in jener Fabrik 71 elektrische Lampen im Gebrauche, welche 578 Gasflammen ersetzen. Während der Gasverbrauch (6 Kubikfufs pro Stunde = 3468 Kubikfufs im Ganzen, zu 2 Dollar für je 1000 Kubikfufs) 6 ½ Dollar für die Stunde kostet, betragen die Kosten der elektrischen Beleuchtung für die 71 Lampen nicht ganz 2 ½ Dollar in der Stunde. Hiernach wird eine Ersparnifs von mehr als 4 Dollar für jede Stunde erzielt. Die Erleuchtungszeit beträgt im Jahre etwa 3000 Stunden, woraus sich eine jährliche Ersparnifs von mehr als 12000 Dollar ergiebt. Die neue Beleuchtung soll im verflossenen Geschäftsjahre, obwohl die Fabrik Tag und Nacht im Gange gewesen ist, keinerlei Störungen verursacht haben und dabei sind weder an den Lampen noch an den fünf vorhandenen Gramme'schen Maschinen Reparaturen erforderlich gewesen. Zudem ist die sonst bei der Gasbeleuchtung sehr lästige Hitze in den Arbeitsräumen ganz verschwunden, und der Gesundheitszustand der Arbeiter hat sich in Folge dessen erheblich gebessert. Die Einwirkung des elektrischen Lichts auf die Augen wird dadurch verhindert, dafs starke Porzellanglocken im Gebrauche sind, welche das Licht sehr mildern.

---

Der schnellste Eisenbahnzug geht gegenwärtig auf der Pennsylvaniabahn, er fährt eine englische Meile in der Minute, also 97 km in der Stunde. Die Strecke von New-York bis Philadelphia legt er, ohne anzuhalten, in etwa 1 ½ Stunden zurück. Bisher galten der sogenannte Flying Scotchman, d. h. der zwischen London und Edinburg verkehrende Schnellzug, und der eben so schnelle Zug der Reading-Eisenbahn zwischen Philadelphia und New-York für die schnellsten Züge. Letzterer legt die 150 km lange Strecke in 2 Stunden zurück.

(Aus allen Welttheilen.)

---

# III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Verzeichnifs der Verkehrsanstalten im Deutschen Reiche, nebst einem Verzeichnifs der Eisenbahnen im Deutschen Reiche. Gefertigt auf Grund amtlicher Veröffentlichungen von E. Lange, Geheimen Kanzlei-Secretair im statistischen Büreau des Reichs-Postamts. Zweite verbesserte Auflage, R. v. Decker's Verlag. Marquardt und Schenk, Berlin 1880.

Dieses schon bei seinem ersten Erscheinen in No. 24 des Archivs für 1877 besprochene und wegen der übersichtlichen Anordnung des Stoffes und der Zuverlässigkeit des Inhalts empfohlene Werk ist in der zweiten Auflage durch die Aufnahme von 900 Orten, in welchen sich früher Verkehrsanstalten nicht befanden, sowie von 3900 seit dem Erscheinen der ersten Ausgabe des Verzeichnisses neu eröffneten Verkehrsanstalten in wünschenswerther Weise vervollständigt worden. Aufserdem hat das Werk dadurch eine nicht unwesentliche Aenderung erfahren, dafs die Orte mit Verkehrsanstalten in Bayern und Württemberg nicht mehr in einer besonderen Abtheilung aufgeführt, sondern unter die übrigen Orte in alphabetischer Folge eingereiht, und dafs bei diesen Orten die bezüglichen Ober-Postamtsbezirke und für die nicht an der Eisenbahn gelegenen Orte die nächsten Eisenbahnstationen angegeben worden sind. Die Bezeichnung der Lage der Eisenbahnstationen ist besser und übersichtlicher geworden, da bei jeder Eisenbahnstation die in beiden Richtungen zunächst gelegenen gröfseren und bekannteren Orte bz. die beiden nächsten Eisenbahnknotenpunkte angegeben sind, wodurch das Auffinden der Orte auf der Karte wesentlich erleichtert wird. Auf die Bezeichnung der nächsten Eisenbahnstationen für die nicht an einer Eisenbahn gelegenen Orte und auf die Angabe der bestehenden Postverbindungen nebst Entfernungen zwischen diesen Orten und den betreffenden Eisenbahnstationen ist eine anerkennenswerthe Sorgfalt verwendet worden. Das am Schlusse des Werkes befindliche Verzeichnifs der Eisenbahnen im deutschen Reiche mit Angabe der Orte, in welchen die betreffenden Verwaltungen ihren Sitz haben, berücksichtigt die in letzter Zeit vorgekommenen Veränderungen in der Verwaltung der Eisenbahnen und in der Benennung der einzelnen Kurse. — Wir können das Verzeichnifs, welches im Ganzen 9754 Orte und 23711 Verkehrsanstalten enthält, den Verkehrsbeamten, sowie den Behörden und der Geschäftswelt als zuverlässigen Rathgeber warm empfehlen.

---

# IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Juillet 1880.

Die Organisation der schwedischen Postverwaltung (Schlufs). — Das älteste deutsche Posthandbuch. Von Postdirector Loeper in Markirch. — Ein Beitrag zur Geschichte der Postwerthzeichen. — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

**2) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 23. Berlin, 16. Juli 1880.

Ueber das Verhältnifs der italienischen Postverwaltung zu den Eisenbahnen in Italien. — Das Verfahren bei Verrechnung der Postanweisungsbeträge und Vorschläge zur weiteren Ausbildung desselben. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Diensträume für Postanstalten und Polizeibüreaus. Wiegen und Nachwiegen der gewöhnlichen Packete). — Postdiebstahl in Schwerin i. M. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Die Drahtseilbahn auf dem Vesuv. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphenwesens. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

**3) Deutsches Handels-Archiv.** Wochenschrift für Handel und Gewerbe. Herausgegeben im Reichsamt des Innern. No. 14. Berlin, 2. Juli 1880.

Gesetzgebung. Deutsches Reich: Verordnung, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinefleisch und Würsten aus Amerika. — Zolltara für Fleischextrakt. — Deutsches Reich und Hawaiische Inseln: Freundschafts-, Handels-, Schifffahrts- und Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich der Hawaiischen Inseln. — Oesterreich-Ungarn und Deutsches Reich: Oesterreichisches Gesetz und Verordnung, betreffend den Veredlungsverkehr zwischen beiden Ländern. — Grofsbritannien: Eingangszollfreiheit von Transparentseife. — Italien und Serbien: Konsular- und Niederlassungsvertrag zwischen beiden Staaten. — Spanien: Ausdehnung der Verpflichtung zur Entrichtung von Tonnengeld in Manila. — Venezuela: Zurückweisung berichtigter Manifeste in den Seezollämtern. — Berichte. Rufsland: Bericht über die Messe in Nischni-Nowgorod im Jahre 1879. Bericht über die Messe in Irbit 1880. — Beiträge zur Kenntnifs der Industrie Rufslands, insbesondere des Moskauer Fabrikbezirks. — Ueber den Theehandel in Rufsland (Moskau), insbesondere über die vermeintlichen Vorzüge des sogenannten Karawanenthees. — Frankreich: Papeete (Tahiti). — Grofsbritannien: Handels- und Schifffahrtsbericht aus Liverpool für 1879. — Samoa- (Schiffer-) und Tonga-Inseln: Handelsbewegung im Jahre 1879. — Türkei: Schiffsverkehr im Hafen von Konstantinopel während des Jahres 1879. — Vereinigte Staaten von Amerika: Produktion von rohem Petroleum und Menge und Werth der Ausfuhr von Petroleumprodukten aus den Vereinigten Staaten in den Fiskaljahren 1864 bis mit 1879. — Griechenland: Handelsbericht aus Kalamata für 1879.

**4) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**The Electrician.** Vol. V. No. 5.

The microphone: its medical application. — The internal resistance of magneto-electric machines in movement. — New telephones. — How to measure the size of wires.

No. 6.

Shorthand applied to the pantelegraph. — Jamin's automatic electric lamp. — Experimental researche on the electric discharge with the chloride of silver battery.

**Scientific American.** No. 26.

New thermo-electric battery by M. A. Niaudet.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 178.

On a simple method of identifying a submerged telegraph cable without cutting it. — The Jamin electric light system.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 15.** BERLIN, AUGUST. **1880.**




## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 67. Die Unterhaltung des Pferdestandes bei der reichseigenen Posthalterei in Berlin.

Das Postfuhrwesen in Berlin wird seit dem 1. Februar 1874 für unmittelbare Rechnung der Postverwaltung betrieben. Die Postverwaltung sah sich zu diesem Unternehmen veranlafst, da nach den gewonnenen Erfahrungen Privatpersonen, selbst wenn denselben der gehörige Grad von Sachkenntnifs zur Seite stand, keine ausreichende Gewähr für die Aufrechterhaltung eines den gesteigerten Anforderungen und den schwierigen örtlichen Verhältnissen der Reichshauptstadt gewachsenen Postfuhrbetriebes zu bieten vermochten. Bei Einrichtung der reichseigenen Posthalterei in Berlin wurde von vornherein als Grundsatz aufgestellt, dafs dieselbe nicht vorwiegend auf die Erzielung eines Geldgewinnes berechnet sei, dafs vielmehr ihre Hauptaufgabe darin bestehe, einen streng ordnungsmäfsigen Betrieb, sowie ein tadelloses lebendes und todtes Inventar zu unterhalten. Die während der bisherigen sechsjährigen Betriebsdauer erzielten Erfolge haben nun nicht allein den gehegten Erwartungen entsprochen, die reichseigene Posthalterei hat vielmehr auch bereits verhältnifsmäfsig recht günstige finanzielle Abschlüsse gehabt. Gemäfs der Natur des Unternehmens sind solche Erfolge vor Allem der rationellen, auf die sorgfältigsten Beobachtungen gestützten Unterhaltung des Pferdestandes zu danken.

Für die erste Einrichtung der reichseigenen Posthalterei am 1. Februar 1874 wurden aus dem Bestande des bisherigen Privat-Postfuhrunternehmens 209 Pferde übernommen, während im übrigen der Bedarf durch freihändigen Ankauf bei Berliner Pferdehändlern

beschafft werden mufste. Der Betrieb wurde zu dem bezeichneten Zeitpunkte mit einem Stande von 381 Pferden eröffnet, welcher indessen wegen Vermehrung der Leistungen bald eine wesentliche Verstärkung erfuhr und seit dem Beginne des Jahres 1875 sich meist auf einer Höhe von mehr als 450 Pferden gehalten hat.

Der Ermittelung des Pferdebedarfs wird der Gesammtumfang der von der Posthalterei zu verrichtenden Leistungen zu Grunde gelegt. Diese Leistungen zerfallen in solche, bei welchen dauernd eine Vorausbestimmung der zurückzulegenden Entfernungen thunlich ist — das sind namentlich die Beförderungen nach Orten aufserhalb Berlins, sowie die Stadtpost- und Bahnhofsfahrten —, und in solche, bei welchen die Bestimmung der Entfernungen schwer oder gar nicht ausführbar ist, deren Umfang daher lediglich nach ihrer Dauer geschätzt werden kann — hierher gehören besonders die Packetbestellungsfahrten, ferner eine Anzahl nicht regelmäfsiger Leistungen im Innern der Stadt Berlin u. s. w. Als Leistungsmafs für jedes Pferd werden, in Uebereinstimmung mit den allgemeinen für den Postfuhrdienst gültigen Grundsätzen, durchschnittlich 7 500 km für das Jahr bz. 8 Stunden für den Tag angenommen. Regelmäfsige Feststellungen des Pferdebedarfs finden in jedem Jahre zweimal, bei Beginn des Sommer- und bei Beginn des Winterhalbjahrs statt, weil erfahrungsmäfsig im Herbst und Winter, dem gesteigerten Verkehre entsprechend, zur Aufrechterhaltung des Betriebes eine gröfsere Anzahl Pferde erforderlich ist, als im Frühjahr und Sommer. Aufserdem werden aber auch bezügliche Ermittelungen bei jeder zu anderen Zeitpunkten eintretenden Aenderung der regelmäfsigen Leistungen vorgenommen.

Die Lieferung des Bedarfs an Pferden war während der Jahre 1875 und 1876 nach Mafsgabe eines vorherigen Anbietungsverfahrens an zwei Berliner Pferdehändler vertragsmäfsig übertragen. Es wurde demnächst jedoch für vortheilhaft erachtet, die erheblicheren, regelmäfsig wiederkehrenden Ankäufe unter Vermeidung der Vermittelung von Zwischenhändlern freihändig auf auswärtigen Märkten bewirken zu lassen. Nach den in dieser Hinsicht gewonnenen Erfahrungen haben sich als besonders preiswerth und für den Berliner Postfuhrbetrieb sehr geeignet die in Mecklenburgischen Orten erworbenen Pferde erwiesen. Seit den letzten Jahren werden daher die gröfseren Pferdeankäufe zu den vorbezeichneten Zeitpunkten lediglich in Mecklenburg, und zwar Seitens des Vorstehers des Postfuhramts unter Zuziehung eines Posthalterei - Thierarztes besorgt. Der Erwerbspreis, welcher sich aus dem Netto-Ankaufspreise, den Beförderungskosten für die Pferde und den Reisekosten der Ankäufer zusammensetzt, hat in letzter Zeit durchschnittlich 825 Mark für jedes Pferd betragen. In der gedachten Weise sind während des Rechnungsjahres 1878/79 46, während des Rechnungsjahres 1879/80 82 Pferde für die reichseigene Posthalterei angekauft worden; von Berliner Pferdehändlern mufsten während der bezeichneten beiden Jahre behufs Befriedigung plötzlich hervorgetretenen Bedürfnisses in Folge Abganges von Pferden nur in einem Falle 7 Stück entnommen werden.

Die Futterration für die Pferde der reichseigenen Posthalterei war anfänglich ebenso festgesetzt wie diejenige, welche der frühere Unternehmer des Berliner Postfuhrwesens seinen Pferden verabreicht hatte, nämlich für jedes Pferd täglich durchschnittlich auf 8 kg Hafer, 4 kg Heu, 4 kg Stroh, ½ kg Erbsen. Es erwies sich indessen bald als zulässig, jene Ration zu verringern, ohne Nachtheile für den Gesundheitszustand und die Leistungsfähigkeit der Pferde befürchten zu dürfen; eine Mafsnahme, welche aus dem wirthschaftlichen Bestreben entsprang, die Ausgaben der reichseigenen Posthalterei thunlichst einzuschränken. Die Futterration beträgt jetzt für jedes Pferd täglich durchschnittlich 7½ kg Hafer (bz. Mais), ½ kg Erbsen, 3½ kg Heu, 3½ kg Stroh (Häcksel und Streu), daneben nach Bestimmung der Thierärzte kleinere Mengen Leinkuchen und

Weizenkleie. Während der Monate vom 1. Oktober bis Ende Februar, welche wegen der Witterungsverhältnisse und schwierigeren Leistungen erhöhte Anforderungen an die Thiere stellen, erhalten die dienstthätigen Pferde eine Futterzulage von ½ kg Erbsen. Dagegen werden kranken Pferden allgemein nur verkürzte Rationen, meist bis zur Hälfte jener Normalration herabgehend, gewährt.

Die bezeichnete Futterration mag vielleicht noch hoch erscheinen, sie ist in der That aber nur den Berliner Verhältnissen angemessen, wie sich durch eine Vergleichung mit den bestehenden bezüglichen Festsetzungen bei anderen gröfseren Fuhrunternehmungen in Berlin nachweisen läfst. Die den Pferden bestimmte tägliche Futterration beträgt z. B. bei der Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft 8,5 kg Körnerfutter (Hafer und Mais), 4 kg Heu, 3 kg Stroh; bei der Grofsen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft 9 kg Körnerfutter (Hafer und Mais), 3½ kg Heu, 3½ kg Stroh. Dabei darf nicht unberücksichtigt bleiben, dafs an die Leistungsfähigkeit unserer Postpferde unzweifelhaft gröfsere Anforderungen gestellt werden, als an die Pferde der genannten Unternehmungen, worauf wir noch zurückzukommen Gelegenheit haben werden.

Nach dem Vorgange anderer Institute sind auch von der Berliner Posthalterei Versuche angestellt worden, bei der Fütterung der Pferde den Hafer so weit als thunlich durch das billigere Maisfutter zu ersetzen. Es verlohnt sich, auf diese Versuche hier etwas näher einzugehen. Die Zulässigkeit des Mais als Nahrungsmittel war von vorn herein unbestritten, da derselbe in seiner chemischen Zusammensetzung nur ganz unbedeutend von dem Hafer abweicht. (An stickstoffhaltigen Nährstoffen findet man im Hafer etwa 11,2 pCt., im Mais etwa 10 pCt., an stickstofffreien Nährstoffen im Hafer 62,6 pCt., im Mais 68 pCt.) Die Schwierigkeit der Verwendung lag allein in dem Mangel ausreichender, unparteiisch kund gegebener Erfahrungen darüber, in wie weit die Fütterung mit Mais das Entstehen von Krankheiten begünstigt oder die Diensttüchtigkeit der Pferde beeinträchtigt, und in welcher Zubereitung bz. in welchem Umfange die Verabreichung erfolgen kann, ohne dafs bei dem natürlichen anfänglichen Widerwillen der Pferde gegen dieses Surrogat eine nutzlose Vergeudung des Futters herbeigeführt wird. Die Erfahrungen nun, welche bei der reichseigenen Posthalterei durch die während der letzten Jahre beharrlich fortgesetzten Versuche gewonnen worden sind, lassen sich kurz in Folgendem zusammenfassen:

Die Gewöhnung an das Maisfutter gelingt bei den meisten Pferden. Vorbedingungen sind jedoch, dafs nur der geringere Theil der Körnerfutterration in Mais, der gröfsere nach wie vor in Hafer gegeben werde, dafs der Ersatz des Hafers durch Mais nicht plötzlich, sondern allmählich stattfinde, und endlich, dafs auf die Zubereitung eine ganz besondere Sorgfalt verwendet werde.

Die Pferde erhalten im Winterhalbjahr 3 kg, im Sommerhalbjahr 2 kg Mais; im letzteren deshalb weniger, weil in der warmen Jahreszeit die Pferde erfahrungsmäfsig viel von Erkältungskrankheiten befallen werden, welche zu einem grofsen Theile sich auf den erheblicheren Wasserverbrauch zurückführen lassen, und weil hiernach bei einer hohen Maisration wegen der durch dieses Futter bedingten weiteren Steigerung des Durstes das Entstehen jener Krankheiten leicht begünstigt werden könnte.

Eine besondere Zubereitung des Maisfutters — bei der reichseigenen Posthalterei kommt nur guter amerikanischer Mais (sogen. Pferdezahn) zur Verwendung — wird zunächst durch die Härte der Körner bedingt, deren Inneres vor der Verfütterung durch Verletzung der harten Schale — durch Quetschen — der Einwirkung der Verdauungsflüssigkeiten zugänglich gemacht werden mufs. Der tägliche Bedarf an Mais wird durch eine besondere, mit Dampf getriebene Maschine in etwa 1 bis 2 Stunden zur Verfütterung fertig gestellt. Aufser dieser allgemeinen Behandlung der Maiskörner erheischt

aber die Individualität der einzelnen Pferde noch eine verschiedene Fertigstellung des Futters, da z. B. ein grofser Theil der Pferde den Mais verschmäht, wenn das Futter sich nicht in stark angenäfstem Zustande befindet, einzelne hingegen eine mäfsige Anfeuchtung beanspruchen und einzelne den Mais nur fressen, wenn er ihnen trocken verabreicht wird; da ferner viele Pferde eine vermehrte Frefslust zeigen, wenn dem Futter Salz, andere auch, wenn Kleie hinzugesetzt wird u. s. w. Die Erforschung der Individualität jedes Pferdes mufs daher neben der Beobachtung der allgemeinen Grundsätze behufs Erzielung einer angemessenen Ernährung eine Hauptsorge der Fütterer sein.

Auf den Gesundheitszustand und die Leistungsfähigkeit der Posthaltereipferde hat die Maisfütterung nach den gewonnenen Erfahrungen keinen nachweisbaren ungünstigen Einflufs ausgeübt. Es ist daher in Aussicht genommen, diese Fütterung in dem angegebenen Umfange bei der reichseigenen Posthalterei beizubehalten.

Die Lieferung des Bedarfs an Futter war von vorn herein nach voraufgegangenem öffentlichen Anbietungsverfahren vertragsmäfsig an tüchtige Unternehmer vergeben worden. In den ersten Jahren hatte hierbei die Vereinbarung fester Preise für bestimmte Zeiträume stattgefunden. Dies erwies sich indessen nicht als vortheilhaft, weil bei dem vielfachen Wechsel der Futterpreise die Lieferer mit derartigen Preisfestsetzungen eine verhältnifsmäfsig grofse Gefahr übernahmen, welche sie in ihren Forderungen entsprechend hoch in Aufrechnung brachten. Es kam daher in Anregung, gleich anderen Fuhrunternehmungen zu einer freihändigen Beschaffung der erforderlichen Futtermengen überzugehen. Die diesbezüglichen Erwägungen liefsen jedoch auch ein solches Verfahren nicht als zweckmäfsig erscheinen. Einerseits kam nämlich in Betracht, dafs zu gewissen Zeiten — kurz vor der Ernte, bei Verkehrsstockungen, Kriegsgefahr etc. — die freihändige Beschaffung ausreichender Mengen Futter, namentlich Rauchfutter, selbst zu sehr hohen Preisen äufserst schwierig wäre, dafs mithin leicht Verlegenheiten entstehen könnten, wenn nicht behufs Lagerung gröfserer Vorräthe auf die mit unverhältnifsmäfsigen Kosten verknüpfte Beschaffung besonderer geeigneter Räume Bedacht genommen würde; andererseits war auch der Umstand von entscheidender Bedeutung, dafs das zur guten Erhaltung der Pferde geeignete Futter allgemein zu den amtlich veröffentlichten Durchschnitts-Marktpreisen nicht zu erlangen ist, eine Kontrole über die von den ankaufenden Beamten wirklich gezahlten Preise aber schwer ausführbar wäre; und endlich war zu befürchten, dafs die durch den Transport, das Abwiegen, Binden etc. des Futters der Posthalterei erwachsenden Mehrleistungen leicht nachtheilig auf die Aufrechterhaltung eines ordnungsmäfsigen Postfuhrbetriebes einwirken könnten. Unter diesen Umständen blieb nur übrig, die Lieferungen derartig vertragsmäfsig zu vergeben, dafs die amtlich veröffentlichten Durchschnitts-Marktpreise lediglich zur Grundlage für die Berechnung der Vergütungen genommen, die letzteren aber aus jenen Durschschnitts-Marktpreisen mit angemessenen verabredeten Zuschlägen gebildet werden. Dies Vergütungsverhältnifs, bei welchem die den Lieferern übertragenen Nebenleistungen (Transport des Futters bis auf die Futterböden, Abbinden des Heues und Strohes, Vorwiegen der gelieferten Mengen) die entsprechende Berücksichtigung finden, hat sich durchaus bewährt und ist bereits seit mehreren Jahren in den über die Lieferung von Hafer, Mais, Erbsen, Heu und Stroh geschlossenen Verträgen vereinbart worden. Weizenkleie und Leinkuchen werden, da der Bedarf nur ein geringer ist und amtliche Preisveröffentlichungen bezüglich dieser Futtersorten nicht stattfinden, freihändig angekauft.

Da alle Lieferungen durch eine aus dem Vorsteher des Postfuhramts, einem der Posthalterei-Thierärzte und einem Futtermeister (Postschaffner) bestehende Kommission abgenommen werden, so ist die Gewähr vorhanden, dafs nur

Futter von der besten Beschaffenheit zur Verfütterung gelangt.

Zur gesundheitlichen Behandlung der Pferde war bei Einrichtung der reichseigenen Posthalterei ein Thierarzt zweiter Klasse angenommen worden, welcher neben freier Wohnung für seine ärztliche Thätigkeit, für Hergabe der Medikamente und für Ausführung des Hufbeschlags eine nach der jedesmaligen monatlichen Durchschnittszahl der Pferde berechnete Vergütung empfing. Schon im Laufe des ersten Betriebsjahres zeigte sich die Unzulänglichkeit dieser einen Kraft, und es wurde für nothwendig erkannt, eine erheblich weitergehende Vorsorge zu treffen. Seit dem Ende des Jahres 1874 sind daher auf Anrathen der Königlichen Thierarzneischule zu Berlin zwei Thierärzte erster Klasse vertragsmäfsig angenommen, welche eine von der Pferdezahl unabhängige feste Vergütung empfangen und lediglich mit der ärztlichen Behandlung der Pferde, sowie mit der Beaufsichtigung des Hufbeschlags betraut sind, während die Kosten für die Arzneimittel und für die Ausführung des Hufbeschlags seitdem besonders aus der Postkasse bestritten werden.

Durch diese Mafsnahme ist die Gesundheitspflege der Pferde in einer den wirthschaftlichen Interessen der Verwaltung vollkommen entsprechenden Weise gesichert, wie die dauernde Beobachtung der bezüglichen Verhältnisse gezeigt hat.

Die Zahl der kranken Pferde hat sich während der letzten Jahre durchschnittlich auf 7 ½ pCt. des gesammten Bestandes gehalten.

Bei Beurtheilung dieses Prozentsatzes darf man nicht vergessen, dafs der Gesundheitszustand der hiesigen Posthaltereipferde durch ganz besonders ungünstige Verhältnisse beeinflufst wird. Abgesehen von dem an und für sich bedeutenden Leistungsmafs von durchschnittlich acht Stunden täglich — bei der Grofsen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft und bei der Allgemeinen Omnibus - Aktien - Gesellschaft werden die Pferde beispielsweise nur zu einer täglich vierstündigen Arbeit herangezogen —, liegt nämlich in der durch die postalischen Einrichtungen bedingten ungleichmäfsigen Beschäftigung, bei welcher die Pferde ihre Leistungen theils in schnellerer, theils in langsamerer Gangart verrichten und demnächst längere oder kürzere Zeit vor den Postanstalten oder auf den Bahnhöfen allen Unbilden der Witterung ausgesetzt ruhig stehen müssen, eine Quelle zahlreicher Erkrankungen. Hierzu kommt das unregelmäfsige, in vielen Strafsen Berlins noch schlechte Steinpflaster, durch welches bei den im Trabe arbeitenden Pferden besonders häufige Beschädigungen der Gliedmafsen (Hufleiden, Sehnen- und Sehnenscheiden - Entzündungen) herbeigeführt werden. Endlich entbehren die Pferde der gleichmäfsigen Ruhe, indem sie einen grofsen Theil der Leistungen zur Nachtzeit verrichten müssen und dadurch verhindert sind, sich nach Mafsgabe ihres individuellen Bedarfs jedesmal vollständig von der stattgefundenen Ermüdung zu erholen, was eine schnellere Abnutzung durch chronische Krankheiten zur Folge hat, als bei Pferden, deren Beschäftigung regelmäfsig auf eine bestimmte Tageszeit begrenzt ist.

Von diesen Erwägungen geleitet haben sich denn auch Autoritäten dahin ausgesprochen, dafs für die hiesigen Postpferde die Verhältnisse wesentlich ungünstiger liegen, als für die Pferde anderer Fuhrunternehmungen, und dafs demnach der Satz von 7 ½ pCt. kranker Pferde als angemessen günstig erachtet werden müsse.

Für die zweckdienliche Behandlung kranker Pferde ist durch die Einrichtung besonderer Krankenställe auf den Posthaltereigrundstücken Vorsorge getroffen. Ferner ist mit Rücksicht darauf, dafs der gröfsere Theil der vorkommenden Krankheiten in Hufleiden besteht, welche durch ungebundene Bewegung auf geeignetem weichen Boden im Freien leichter und sicherer gehoben werden können, als durch die Behandlung im Stalle, vor einigen Jahren an der Chaussee nach Tegel, in der Nähe von Berlin, eine ungefähr 1,075 ha grofse Parzelle zum Zweck der Herstellung einer Pferdekoppel ange-

miethet worden. Dieses Grundstück enthält Stallungen für 24 Pferde, so dafs es thunlich ist, daselbst aufser den kranken Thieren regelmäfsig eine Anzahl Pferde behufs der Erholung bz. Kräftigung unterzubringen, eine Gelegenheit, welche im Hinblick auf die sehr anstrengenden Leistungen für das Wohlbefinden und die längere Erhaltung der Pferde von aufserordentlicher Wichtigkeit ist.

Wegen der Lieferung der zur Kur der Pferde erforderlichen Arzneimittel bestehen mit zwei Apothekern Verträge, in welchen der Postverwaltung ein angemessener Rabatt zugestanden worden ist.

Zur Besorgung des Hufbeschlags ist ein Personal von zwei Werkmeistern und vier Schmiedegesellen vertragsmäfsig angenommen, welches nicht nur ausreichend beschäftigt ist, sondern sogar oft über die verabredeten Arbeitsstunden hinaus zur Dienstleistung herangezogen werden mufs. Die Lieferung der erforderlichen Materialien (Hufeisen, Nägel, Schmiedekohlen etc.) ist an tüchtige Unternehmer vertragsmäfsig vergeben.

Die Ausführung des Hufbeschlags wird von den Posthalterei - Thierärzten beaufsichtigt, welche auch die zur weiteren Pflege der Hufe erforderlichen Anordnungen zu treffen haben.

Letzterem, im Hinblick auf die ungünstigen örtlichen Leistungsverhältnisse sehr wichtigen Gebiete wird übrigens auch von den höheren Verwaltungsinstanzen eine besondere Aufmerksamkeit und Fürsorge zugewendet. Von Fachblättern und Sachkundigen empfohlene bezügliche Mafsnahmen werden stets sorgfältig geprüft und der Posthalterei - Verwaltung zur versuchsweisen praktischen Anwendung mitgetheilt, um unter Umständen dauernd beibehalten zu werden.

Erfolgreich sind die Versuche gewesen, welche seit mehreren Jahren mit Schraubstollen angestellt worden sind. Durch die letzteren soll das häufige Schärfen der Hufeisen im Winter, das bei plötzlich eintretender Glätte mit dem vorhandenen Personal schwer ausführbar sein und leicht Störungen im Postfuhrbetriebe verursachen würde, vermieden werden. Die Pferde werden im Winter nur mit Hufeisen beschlagen, welche mit Muttergewinden versehen sind. Jeder Postillon ist mit dem Einschrauben der Stollen vertraut, so dafs in wenigen Minuten sämmtliche Pferde mit scharfen Eisen versehen sein können. Durch die Anwendung der Schraubstollen wird eine ganz erhebliche Ersparnifs an Zeit und Kosten erzielt. Ferner haben unter Anderem Versuche mit verschiedenen Arten patentirter Hufeisen (Hufeisen mit Schiffstau-Einlagen) stattgefunden, jedoch nicht mit einem solchen Erfolge, dafs deren Einführung beschlossen werden konnte. Als interessant dürfte endlich hier nur noch einer in der letzten Zeit versuchsweise zur Anwendung gebrachten »Vorrichtung zum Schutze der Hufe durch Strohsohlen« zu erwähnen sein. Diese Vorrichtung, welche nicht allein zum Schutze verletzter Hufsohlen, sondern auch zum Schutze der Hufe gegen harten, steinigen, holprigen Boden etc., sowie auf losem Sande, in welchen die Hufe mit Strohsohlen nicht zu tief einsinken können, sehr geeignet sein soll, besteht in einem den Raum innerhalb des Hufeisens ausfüllenden geflochtenen Strohteller, dessen Gröfse so beschaffen ist, dafs er sich, mit seinem Rande unter das Eisen ringsum eingreifend, ohne weitere Befestigung an die Sohle des Hufes anschliefst. Die bisher mit den Strohsohlen angestellten Versuche haben im Ganzen günstige Ergebnisse geliefert; es liegen indessen ausreichende Erfahrungen, auf welche ein endgültiges Urtheil über diese Vorrichtung zu begründen wäre, noch nicht vor. Vielleicht findet sich Gelegenheit, auf dieselbe nach einiger Zeit zurückzukommen.

Die Ausmusterung von Pferden findet regelmäfsig in Verbindung mit den vorerwähnten Feststellungen des Pferdebedarfs bei Beginn des Sommer- und bei Beginn des Winter-Halbjahres statt. Der Verkauf erfolgt zu diesen Zeitpunkten im Wege der öffentlichen Versteigerung unter Beobachtung der allgemeinen Vorschriften. Der frei-

händige Verkauf zu anderen Zeitpunkten bildet die Ausnahme; dabei kommen namentlich solche Pferde in Betracht, welche zu keinem anderen Dienste mehr tauglich, vielmehr nur noch für Rofsschlächter verwerthbar sind.

Die Zahl der zur Ausmusterung gekommenen Pferde hat in den letzten Jahren etwa 10 bis 12 pCt. betragen. Es darf indessen nicht erwartet werden, dafs sich dasselbe Verhältnifs in allen Jahren zeigen wird, zumal noch eine gröfsere Anzahl Pferde vorhanden ist, welche der Posthalterei schon seit deren Eröffnung bz. seit der ersten Betriebszeit angehören und daher demnächst voraussichtlich ziemlich gleichzeitig abgenutzt sein dürften.

Der Verlust an Pferden ist nur während der ersten Betriebsjahre bedeutender, in der letzten Zeit jedoch verhältnifsmäfsig sehr gering gewesen. Im verflossenen Jahre sind beispielsweise nur zwei Pferde durch Verenden in Abgang gekommen, während wegen unheilbarer Leiden drei haben getödtet werden müssen. Dem Verluste liegen meist äufsere Zufälle (z.B. Krankheiten, welche durch einen Fehltritt, Fufsbruch herbeigeführt werden etc.) zu Grunde; innere Krankheiten sind durch die Sorgfalt der Posthalterei - Thierärzte dauernd auf eine sehr geringe Zahl beschränkt.

Man möchte versucht sein, aus der Zahl der jährlich in Abgang kommenden Pferde zu entnehmen, in welchem Verhältnisse überhaupt die Abnutzung der Thiere durch den Postfuhrdienst stattfindet. Ein solcher Schlufs würde indessen nicht zutreffend sein, einerseits weil, wie hervorgehoben worden ist, die Zahl der zum Verkauf kommenden Pferde nicht in allen Jahren eine annähernd gleichmäfsige sein dürfte, andererseits, weil unter den verkauften Pferden sich oft auch solche befinden, welche für den Postfuhrdienst noch nicht ganz untüchtig sind, deren Ausmusterung aber aus Anlafs einer zeitweisen Verminderung der Leistungen zur Ersparung unnöthiger Unterhaltungskosten erfolgen mufs. Auch in anderer Weise läfst sich eine volle Beantwortung jener Frage, welche natürlich ein grofses wirthschaftliches Interesse bietet, zur Zeit nicht gut ermöglichen, da die bisherigen Erfahrungen noch nicht ausreichende Grundlage dazu bieten. So viel steht aber fest, dafs trotz der mehrfach erwähnten ungünstigen örtlichen Verhältnisse eine vorschnelle Abnutzung der Pferde als ausgeschlossen betrachtet werden darf.

---

## 68. Das dänische Postwesen im Jahre 1878/79.

Die dänische Postverwaltung hat ihren Geschäftsbericht über den Postbetrieb in Dänemark während des Finanzjahres 1878/79 im Februar 1880 veröffentlicht. Die Postverhältnisse in Dänemark haben sich durch allmählich getroffene verbessernde Einrichtungen dergestalt befestigt, dafs ein Bedürfnifs zu Aenderungen in der Postgesetzgebung oder in der Organisation nicht hervortrat. Es sind daher im inneren Postverkehr Erleichterungen von Erheblichkeit nicht zu verzeichnen gewesen. Was die Beziehungen zum Auslande anlangt, so hat die dänische Postverwaltung wegen des gegenseitigen Austausches von Postanweisungen mit Frankreich einen Vertrag abgeschlossen, welcher mit dem 1. Mai 1878 in Kraft trat. Aufserdem ist mit der deutschen Postverwaltung ein Abkommen getroffen worden des Inhalts, dafs die Absender von Packeten den Zollbetrag bis zum Bestimmungsort vorausbezahlen können, und ferner ein Uebereinkommen, welches die Festsetzungen im §. 35 des Reglements zum dänisch-deutschen Postvertrag vom 9./7. April 1868 (betreffend die Postgebühren für dänische Zeitungen nach Hamburg, Lübeck und Schleswig-Holstein) anderweit regelt.

Die Zahl der Postanstalten hat sich gegen das Vorjahr um 33 vermehrt. Es waren nämlich vorhanden am 31. März

| | 1879 | 1878 |
|---|---|---|
| das Ober-Postmeisteramt in Kopenhagen mit 8 Unterabtheilungen | 1 | 1 |
| Postämter (Postkontore) | 42 | 42 |
| Postexpeditionen, Königliche | 39 | 39 |
| Kleinere Postexpeditionen: | | |
| mit Rechnungslegung | 50 | 41 |
| ohne Rechnungslegung | 27 | 28 |
| Briefsammlungen: | | |
| aus der Postkasse unterhalten | 355 | 325 |
| nicht aus der Postkasse unterhalten | 1 | 5 |
| Fahrende Postämter: | | |
| auf Eisenbahnen | 3 | 3 |
| auf Dampfschiffen | 1 | 2 |
| zusammen | 519 | 486 |

Unter den kleineren Postexpeditionen mit Rechnungslegung befindet sich auch Thorshavn auf den Faröern. Wie ersichtlich, besteht die Mehrzahl der Postanstalten aus sogenannten Briefsammlungen, denen nur untergeordnete Befugnisse verliehen sind.

Sehr erheblich ist gegenüber dem Vorjahr die Zahl der Briefkasten vermehrt worden, nämlich um 932 oder 63,1 pCt, und zwar erstreckt sich diese Vermehrung namentlich auf die Briefkasten an Landrouten. Es betrug die Zahl der Briefkasten am 31. März

| | 1879 | 1878 |
|---|---|---|
| in Kopenhagen | 102 | 102 |
| in Orten mit Postämtern und Postexpeditionen | 406 | 373 |
| in Orten mit Briefsammlungen | 387 | 361 |
| auf Landpostrouten | 1 267 | 403 |
| an den Bahnposten und Postdampfschiffen | 54 | 52 |
| an Personenpostwagen | 78 | 69 |
| an Privat-Dampfschiffen | 115 | 117 |
| zusammen | 2 409 | 1 477 |

Rechnet man zu der Zahl der Postanstalten und der Briefkasten die Briefauswechselungsstellen auf Landpostrouten, nämlich 6 858, so beträgt die Gesammtzahl der Posteinlieferungsstellen 9 786, also durchschnittlich eine Einlieferungsstelle auf 200 Einwohner.

Das Personal bestand aus 2 417 Personen gegen 2 116 im Jahre 1877/78. Nach den verschiedenen Dienststellungen zergliedert sich das Personal, wie folgt:

| | 1878/79 | 1877/78 |
|---|---|---|
| a) Etatsmäfsige Beamte und Unterbeamte: | | |
| Ober-Postmeister in Kopenhagen | 1 | 1 |
| Postmeister (Vorsteher der Postkontore) | 42 | 42 |
| Postexpediteure | 116 | 108 |
| Ober-Postkontroleure in Kopenhagen | 3 | 3 |
| Postkontroleure in Kopenhagen | 8 | 8 |
| - - Korsör | 1 | 1 |
| Postexpedienten in Kopenhagen | 47 | 46 |
| - - Odense | 1 | 1 |
| - bei den Postinspectoren | 2 | 1 |
| - - - fahrenden Postämtern | 70 | 67 |
| Postconducteure | 22 | 22 |
| Postboten (Briefträger) in Kopenhagen | 173 | 154 |
| Packmeister bei den fahrenden Postämtern | 55 | 53 |
| b) im Privatdienstverhältnifs: | | |
| Secretaire, Assistenten und Eleven aufserhalb Kopenhagens | 227 | 215 |
| desgl. in Kopenhagen | 36 | 33 |
| Postboten (Briefträger) aufserhalb Kopenhagens | 215 | 207 |
| c) im Vertragsverhältnifs: | | |
| Briefsammler | 356 | 330 |
| Landpostboten (Landbriefträger) | 1 012 | 794 |
| Aufserdem gab es noch | | |
| Postdampfschiffsexpediteure | 18 | 18 |
| Postdampfschiffsführer | 8 | 8 |
| Aufseher | 4 | 4 |
| zusammen | 2 417 | 2 116. |

Im Vergleich zum Vorjahr ist bei dem Personal eine Vermehrung um 301 Personen eingetreten. Hervorgerufen wurde dieselbe vorzugsweise durch Ausdehnung der Landbriefbestellung, zu welchem Zwecke mehr als 200 Landbriefträger neu angenommen werden mufsten.

Im dänischen Postdienst sind nur die Vorsteher und die in den wichtigeren Dienststellen, namentlich in Kopenhagen, sowie bei den Bahnpostämtern beschäftigten Beamten und Unterbeamten fest angestellt, während der übrige gröfsere Theil des Personals im Privatdienst der Vorsteher steht und die Briefsammler und Landbriefträger im Vertragsverhältnifs zur Postverwaltung sich befinden. Eine Anzahl von Dienststellen, nämlich 32 Stellen für Postexpediteure, ferner die Stellen für Expedienten und für Briefträger in Kopenhagen, für Postconducteure und für Packmeister bei den Bahnposten werden vorzugsweise mit Militairpersonen besetzt.

Ueber die Leistungen der dänischen Postanstalten geben die folgenden Angaben Auskunft:

| Insgesammt wurden befördert: | 1878/79 | 1877/78 |
|---|---|---|
| Briefsendungen | 28 329 286 | 26 823 300 |
| nämlich im Inlande | 20 972 885 | 20 410 875 |
| aus dem Auslande | 4 235 795 | 3 210 219 |
| nach dem Auslande | 3 120 606 | 3 202 206. |

Von den 28 329 286 inländischen Briefsendungen wurden 16 198 657 Stück zwischen Orten mit Postämtern oder Postexpeditionen, sowie zwischen den Bahnposten und den an Eisenbahnen gelegenen Briefsammlungen befördert; 1 069 759 Stück rührten von Briefsammlungen her, welche nicht an der Eisenbahn liegen, 1 259 686 bewegten sich im Land-, 2 444 783 im Ortsbestellbezirk der Postanstalten.

Eine Unterscheidung der Briefsendungen nach Briefen, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben etc. enthält der dänische Verwaltungsbericht nur bezüglich der im Inland zwischen Postämtern und Postexpeditionen, sowie der nach und vom Ausland beförderten Briefsendungen. Die übrigen inländischen Briefsendungen sind nur der Gesammtzahl nach angegeben. Um indefs eine Vergleichbarkeit des Postverkehrs von Dänemark mit demjenigen anderer Länder herbeizuführen, erscheint eine Klassifikation sämmtlicher Briefsendungen doch erforderlich. Nimmt man an, dafs die innerhalb der Briefsammlungs-, der Landbestell- und der Ortsbestellbezirke sich bewegenden 4 774 228 Sendungen sich in gleichem Verhältnifs, wie die übrigen inländischen Briefe, auf die einzelnen Briefkategorien vertheilen, so würde sich die Uebersicht über den Briefverkehr wie folgt gestalten. Es wurden im Jahre 1878/79 befördert:

| | im Inlande | aus dem Auslande | nach dem Auslande | zusammen |
|---|---|---|---|---|
| Gewöhnliche Briefe, frankirt | 19 531 222 | 2 659 600 | 2 409 428 | 24 600 250 |
| Desgl. unfrankirt und unvollständig frankirt | 164 252 | 55 221 | 94 102 | 313 575 |
| Postkarten | 166 012 | 94 861 | 65 374 | 326 247 |
| Drucksachen | 855 830 | 1 073 887 | 307 753 | 2 237 470 |
| Waarenproben | 87 866 | 103 753 | 54 529 | 246 148 |
| Einschreibsendungen | 158 185 | 247 914 | 188 796 | 594 895 |
| Rückscheine | 550 | 39 | 78 | 667 |
| Eilbriefe | 8 968 | 520 | 546 | 10 034 |
| zusammen | 20 972 885 | 4 235 795 | 3 120 606 | 28 329 286. |

Die aufgelieferten unfrankirten Briefe bilden hiernach von der Gesammtzahl etwas mehr als 1 pCt. Die Brieffrankirung ist also weiter vorgeschritten als in Deutschland, wo die Zahl der unfrankirten Briefe noch nahezu 4 pCt. beträgt. Der Verbrauch von Postkarten im inneren Verkehr ist im Vergleich zu anderen Ländern, wie Belgien, Deutschland, Niederland, Oesterreich, Schweiz nicht bedeutend. Dies zeigt sich auch im Verkehr mit dem Auslande, indem Dänemark 94 000 Postkarten aus fremden Ländern erhält, aber nur 65 000 dorthin absendet. Allerdings ist auch bezüglich der übrigen Briefsendungen der Verkehr in der Richtung aus dem Auslande lebhafter, als nach dem Auslande. Namentlich an Drucksachen, welche gröfstentheils wohl in Preislisten, Ankündigungen etc. bestehen mögen, erhält Dänemark vom Auslande über dreimal so viel, als es absendet.

Gegen das Vorjahr hat sich die Zahl der inländischen Briefsendungen um 2,8 pCt. vermehrt; nach dem Auslande wurden 2,6 pCt. weniger abgesandt, vom Auslande gingen 32 pCt. mehr ein.

| | 1878/79 | 1877/78 |
|---|---|---|
| Die Zahl der unbestellbaren Briefe betrug . | 26 746 | 27 567 |
| davon wurden angebracht . . . . . . . . | 12 753 | 15 128 |
| - - vernichtet . . . . . . . . | 13 993 | 12 439 |
| Die Zahl der vernichteten Briefe bildet von der Gesammtzahl der eingelieferten . . . . . | 0,06 | 0,05 pCt., |
| im Deutschen Reichs-Postgebiet nur etwa . | 0,04 pCt. | |

Ueber den Packet-, Werthsendungs-, Postanweisungs- und Postnachnahmeverkehr enthält der Bericht folgende Einzelheiten.

An Geldbriefen wurden befördert:

| | 1878/79 Stück. | 1878/79 Werthbetrag. Kr. | 1877/78 Stück. | 1877/78 Werthbetrag. Kr. |
|---|---|---|---|---|
| im Inlande . . . . . . | 523 931 | 197 464 665 | 554 337 | 212 053 231 |
| aus dem Auslande . . | 41 887 | 13 981 257 | 42 154 | 18 860 901 |
| nach dem Auslande . . | 35 761 | 19 116 171 | 39 176 | 19 268 201 |
| zusammen . | 601 579 | 230 562 093 | 635 667 | 250 182 333. |

Packete ohne Werthangabe.

| | 1878/79 Stück. | 1877/78 Stück. |
|---|---|---|
| im Inlande . . . . . . . . . | 1 227 803 | 1 242 624 |
| aus dem Auslande . . . . | 162 559 | 120 108 |
| nach dem Auslande . . . . | 49 922 | 46 106 |
| zusammen . | 1 440 284 | 1 408 838. |

Packete mit Werthangabe.

| | 1878/79 Stück. | 1878/79 Werthbetrag. Kr. | 1877/78 Stück. | 1877/78 Werthbetrag. Kr. |
|---|---|---|---|---|
| im Inlande . . . . . . | 14 888 | 31 129 905 | 14 097 | 25 327 023 |
| aus dem Auslande . . | 10 526 | 15 438 396 | 10 335 | 15 845 748 |
| nach dem Auslande . . | 4 234 | 10 768 994 | 4 552 | 12 906 179 |
| zusammen . | 29 648 | 57 337 295 | 28 984 | 54 078 950. |

Das Gewicht der Packetsendungen, welches für die Packete ohne und mit Werthangabe nicht getrennt ermittelt wird, beträgt 7 767 774 Pfund im Jahre 1878/79, 7 386 682 Pfund im Jahre 1877/78.

Gegen das Vorjahr ist die Zahl und der Betrag der Geldbriefe geringer geworden, wogegen die Packetsendungen eine kleine Steigerung aufweisen. Auch der Postanweisungsverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr gewachsen.

Es wurden Postanweisungen befördert:

| | 1878/79 | | 1877/78 | |
|---|---|---|---|---|
| | Stück. | Betrag. Kr. | Stück. | Betrag. Kr. |
| A. Inländische . . . . . . | 494 087 | 14 592 392 | 444 249 | 13 701 757 |
| B. Nach Dänemark | | | | |
| aus oder über Deutschland | 22 552 | 1 190 882 | 19 413 | 1 097 279 |
| - Schweden . . . . . | 7 984 | 207 353 | 5 375 | 173 090 |
| - Norwegen . . . . . | 9 767 | 215 927 | 7 806 | 204 713 |
| - Grofsbritannien u. Irland | 1 143 | 70 327 | 1 355 | 77 833 |
| - Britisch-Indien . . . | 6 | 990 | 9 | 1 542 |
| - Niederland . . . . | 101 | 8 623 | 8 | 707 |
| - Frankreich . . . . . | 256 | 9 366 | — | — |
| - Island . . . . . . . | 1 844 | 228 651 | 1 651 | 214 314 |
| Summa B. . | 43 653 | 1 932 119 | 35 617 | 1 769 478. |
| C. Aus Dänemark | | | | |
| nach oder über Deutschland | 43 726 | 2 146 223 | 39 209 | 2 283 556 |
| - Schweden . . . . | 4 674 | 157 280 | 3 616 | 136 875 |
| - Norwegen . . . . | 1 996 | 88 400 | 1 467 | 63 531 |
| - Grofsbrit. u. Irland . | 1 724 | 110 116 | 1 498 | 99 248 |
| - Britisch-Indien . . . | 12 | 1 993 | 10 | 1 710 |
| - Frankreich . . . . | 788 | 58 647 | — | — |
| - Niederland . . . . | 142 | 11 851 | 1 | 30 |
| - Island . . . . . . | 49 | 2 495 | 33 | 1 882 |
| Summa C. . | 53 111 | 2 577 005 | 45 834 | 2 586 832 |
| Gesammtsumme: | 590 851 | 19 101 516 | 525 700 | 18 058 067. |

Die Nachnahmesendungen betragen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Inland . . . . . . . . | 199 319 | 2 379 028 | 196 144 | 2 439 551 |
| aus dem Auslande . . . . | 12 818 | 163 830 | 11 206 | 199 685 |
| nach dem Auslande . . . | 11 413 | 217 266 | 6 474 | 185 099 |
| zusammen . | 223 550 | 2 760 124 | 213 824 | 2 824 335. |

Unter den Nachnahmesendungen befanden sich im Jahre 1878/79 98 457 Nachnahmebriefe.

An Zeitungen und Zeitschriften wurden im Jahre 1878/79 im inländischen Verkehr 115 744 Exemplare mit 23 175 092 Nummern bezogen. Hierzu kommen 4 517 vom Auslande verschriebene Exemplare mit 657 769 Nummern und 7 463 nach dem Auslande abgesetzte Exemplare mit 1 112 592 Nummern, so dafs der Zeitungsvertrieb insgesammt 127 724 Exemplare mit 24 945 453 Nummern umfafst. Die Einnahme an Zeitungsgebühr belief sich auf 177 886 Kronen, an Zeitungsabonnementsgeldern auf 794 524 Kronen. Gegenüber dem Vorjahr ist auch im Zeitungsverkehr eine Vermehrung um 2 433 482 Nummern eingetreten.

Dagegen geht die Zahl der Postreisenden von Jahr zu Jahr herab. Dieselbe betrug im Jahre 1876/77 116 662 Personen, sank im Jahre 1877/78 auf 99 412 und betrug im letzten Rechnungsjahre nur noch 87 356, wiewohl neue Eisenbahnstrecken nicht eröffnet worden waren. Hervorgerufen wird diese Abnahme durch die Vermehrung der zu Postzwecken benutzten Privat-Personenfuhrverbindungen, deren

Unternehmer, wie in Deutschland, das Personengeld für eigene Rechnung erheben.

Die Zahl der Postverbindungen ist gegen das Vorjahr zwar um 10 334 gröfser, jedoch die Zahl der auf diesen Verbindungen zurückgelegten Meilen im grofsen Ganzen etwas geringer geworden, weil bei den Dampfschiffsposten nahezu 20 000 Meilen im Jahre 1878/79 weniger als im Vorjahre zurückgelegt worden sind.

| Es wurden befördert: | 1878/79 | | 1877/78 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Posten. | Zurückgelegte Meilen. | Zahl der Posten. | Zurückgelegte Meilen. |
| Dampfschiffsposten | 19 600 | 165 477 | 19 602 | 184 693 |
| Eisenbahnposten | 43 800 | 451 733 | 39 420 | 452 212 |
| Fahrende Posten mit geschlossenem Wagen | 68 380 | 217 152 | 62 296 | 210 087 |
| Fahrende Posten mit offenem Wagen | 936 | 3 962 | 936 | 3 962 |
| Botenposten (zu Fufs oder zu Pferde) | 1 534 | 5 553 | 1 662 | 5 889 |
| zusammen | 134 250 | 843 877 | 123 916 | 856 843. |

Die Vervollständigung des Landpostnetzes wurde auch im vergangenen Jahre nach dem ursprünglichen Plane fortgesetzt. Es wurden 293 Landpostrouten errichtet und 75 früher errichtete aufgehoben. Die Gesammtzahl der Landbriefträgertouren belief sich am Jahresschlufs auf 1 012; auf 218 von diesen fand eine direkte Bestellung der Postsendungen an die Empfänger statt. Auswechselungsstellen, welches keine Postanstalten sind, gab es Ende März 1879 6 858, oder im Durchschnitt auf jeder Route 6,7. Im Laufe des Jahres wurden von den Landbriefträgern 331 149 Gänge ausgeführt, oder auf jeder Route 327,2. Der Gesammtbetrag der Landbriefträgerlöhnungen belief sich auf 493 811 Kronen, oder durchschnittlich auf 488 Kronen gleich 549 Mark für jeden Landbriefträger, also nicht ganz so viel, wie im Deutschen Reichs-Postgebiet. Der Ausbildung des Landbriefbestellwesens wird in Dänemark ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Die für Herstellung von regelmäfsigen Briefbeförderungen auf dem flachen Lande und an den Küsten aufgewendeten Geldopfer erscheinen in der Nothwendigkeit begründet. Die ländliche Ansiedelungsweise hat nämlich in Dänemark einen ungewöhlichen Charakter. Man findet dort nur wenige geschlossene Dörfer; es liegen vielmehr die Wohnungen und ländlichen Wirthschaften, ähnlich wie die Ansiedelungen in Westfalen, einzeln und zerstreut auf den dazu gehörigen Ländereien, so dafs allein die Kirche von einigen näher bei einander stehenden Gehöften umgeben ist. Solche Verhältnisse bestehen sowohl auf der Westküste Jütlands, als auch in einem Theile von Seeland, Fünen u. s. w., während im Uebrigen geschlossene Dörfer mit isolirten Höfen wechseln und die zahlreichen Strand- und Fischerdörfer gewöhnlich lange und zerrissene Häuserzeilen bilden. Die Zahl der isolirten Wohnungen, der Höfe oder »Gaarde« beträgt demnach viele tausende. In diesen eigenthümlichen Verhältnissen beruht die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Briefbeförderung aufserhalb der Bestellbezirke der Postorte.

Im Jahre 1878/79 wurden neue Freimarken zu 5 Öre eingeführt, von denen 100 Stück zum Preise von 4 Kronen 80 Öre abgelassen werden. Die dänische Postverwaltung gewährt bei Abnahme einer gröfseren Menge von Werthzeichen Rabatt. Im Ganzen werden jetzt 23 Sorten von Postwerthzeichen verwendet, nämlich 17 Sorten von gewöhnlichen Freimarken, Postkarten, Briefumschlägen und Streifbändern und 6 Sorten von Dienst-Freimarken und -Postkarten. Der Umfang des Verbrauchs gestaltet sich, wie folgt. Es wurden an die Postanstalten versendet:

| | Gewöhnliche Freimarken. Bogen zu 100 Stück. | Streifbänder. Bogen zu 6 Stück. | Dienst-Freimarken. Bogen zu 100 Stück. | Briefumschläge. Bunde zu 25 Stück. | Gewöhnliche Postkarten. Bunde zu 100 Stück. | Dienst-Postkarten. Bunde zu 100 Stück. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| zu 3 Öre | 7 032 | — | 12 | — | — | — |
| - 4 - | 110 672 | 21 362 | 1 426 | 3 520 | 1 871 | 42 |
| - 5 - | 1 403 | — | — | — | — | — |
| - 6 - | — | — | — | — | 226 | — |
| - 8 - | 160 659 | — | 2 904 | 15 578 | 864 | 36 |
| - 10 - | — | — | — | — | 462 | — |
| - 12 - | 13 843 | — | — | — | — | — |
| - 16 - | 5 983 | — | — | — | — | — |
| - 20 - | 12 515 | — | — | — | — | — |
| - 25 - | 497 | — | — | — | — | — |
| - 32 - | — | — | 233 | — | — | — |
| - 50 - | 534 | — | — | — | — | — |
| - 100 - | 194 | — | — | — | — | — |

Die Einnahmen der Postverwaltung bestanden in:

| | 1878/79 Kr. | 1877/78 Kr. |
|---|---|---|
| Porto und Gebühren für Brief-, Packet und Geldsendungen | 2 737 451 | 2 677 351 |
| Porto von Zeitungen und Zeitschriften . . . . . . . | 177 866 | 176 281 |
| Personengeld und Ueberfrachtporto von den Postreisenden | 155 924 | 181 576 |
| Einnahme von den Dampf- und Segelschiffsfahrten . . | 631 825 | 675 499 |
| Zinsen von Kapitalien und Miethe für Grundstücke und Lokale . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 31 620 | 29 740 |
| Andere und zufällige Einnahmen . . . . . . . . . | 9 591 | 9 450 |
| zusammen . | 3 744 297 | 3 749 897. |

Die Ausgaben in:

| | | |
|---|---|---|
| Gehälter etc. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1 241 797 | 1 115 535 |
| Beförderung der Posten . . . . . . . . . . . . | 2 352 681 | 2 008 287 |
| Postgrundstücke und Ausstattungsgegenstände . . . . | 191 405 | 199 863 |
| Andere Ausgaben . . . . . . . . . . . . . . . | 15 533 | 13 799 |
| Ausgaben zur Anschaffung von Beförderungsmitteln . . | 19 380 | 19 814 |
| Unvorhergesehene und aufserordentliche Ausgaben . . | 1 063 | 119 |
| zusammen . | 3 821 859 | 3 357 417. |

Die Mehreinnahmen an Porto und Gebühren im Betrage von etwas über 60 000 Kronen werden durch die Mindereinnahme an Personengeld etc., sowie aus dem Dampfschiffsbetrieb aufgewogen, so dafs die Gesammt-Einnahmen um 5 600 Kronen hinter denen des Vorjahres zurückblieben. Die Gesammt-Ausgaben der Verwaltung sind andererseits um 464 442 Kronen gestiegen. Die Gehälter etc. verursachten eine Mehrausgabe von 126 000 und die Beförderung der Posten von 344 000 Kronen. Es war mithin diesmal, abweichend gegen früher, ein Zuschufs von 77 562 Kronen erforderlich, welcher sich noch um 70 562 Kronen erhöht, wenn die Ausgaben für die Centralverwaltung und die Theuerungszulagen für das Postpersonal, welche Beträge an anderer Stelle in Ausgabe nachgewiesen werden, hinzugerechnet würden.

# 69. Das Institut der Landkutscher und der sogen. Reisefahrten im früheren Herzogthum Magdeburg und den benachbarten Fürstenstaaten.

Von Herrn Postsecretair Zilling in Magdeburg.

Die mancherlei Entwickelungsstufen in dem Verkehrswesen unseres Vaterlandes bieten so viele charakteristische Einzelheiten, dafs es gestattet sein möge, auch eines Verkehrsinstituts Erwähnung zu thun, welches im engen Zusammenhange zur Postgeschichte steht und unseres Wissens noch nicht zu einer Darstellung in diesen Blättern verwerthet worden ist.

Wir meinen die Innung der Landkutscher in dem früheren Herzogthum Magdeburg, welche, wie die Zünfte des Mittelalters überhaupt, aus dem von Alters her im deutschen Volke wohnenden Triebe, sich zur Erreichung gemeinsamer Zwecke und Ziele in Genossenschaften zusammen zu schliefsen, entstanden ist.*)

Lange bevor in den früheren Kurbrandenburg-Preufsischen Landen von einer Staatspost die Rede war, bildete sich im Herzogthum Magdeburg die »Landkutscher-Innung«, welche eine Art von Postdienst auf den Routen zwischen Magdeburg-Leipzig-Nürnberg und Magdeburg-Hamburg besorgte und neben der Beförderung von Briefen, Kaufmannswaaren und sonstigen Gütern vermittelst der »Landkutschen« den Transport von Reisenden übernommen hatte.

Unter obrigkeitlichem Schutze stehend, erfreute sich die Einrichtung der allgemeinen Gunst des Publikums, und »vornehme und geringe Personen sind unter einander in den Landkutschen dahin gefahren«. Unternahm doch selbst Kurfürst Johann Georg II. von Sachsen (1656 bis 1680) mit dieser »ordinari Post« einst eine Reise von Leipzig nach Hamburg.**)

Anscheinend um die Mitte des 16. Jahrhunderts, kurz nach der Reformation, stand das Transportwesen der Magdeburger Landkutscher in der höchsten Blüthe; denn es kam vor, dafs dieselben, wenn auch die damaligen schlechten Wegeverhältnisse hierbei in Betracht zu ziehen sein werden, ihre Wagen des regen Verkehrs halber häufig mit 6 bis 8 Pferden bespannen mufsten.

Um dem Landkutscherwesen eine feste Grundlage zu geben, wurde von dem Magistrate zu Magdeburg ungefähr ums Jahr 1550 eine Fuhrordnung verfafst und durch öffentlichen Aushang auf dem Rathhause publizirt, nach welcher sich die zu Magdeburg wohnhaften Kutscher und Fuhrleute wegen Fortschaffung der Fremden zu richten hatten. Diese Fuhrordnung, deren Wortlaut leider nicht mehr vorhanden ist, hatte aufserdem den Zweck, im Laufe der Zeit eingeschlichene Uebelstände und vorgekommene Ausschreitungen zu beseitigen bz. fern zu halten.

Als später unter der Regierung des Grofsen Kurfürsten zur Hebung der allgemeinen Landeswohlfahrt auf allen lebhafteren Routen des Kurfürstenthums Staatspostanstalten sowohl, wie Reit-, fahrende nnd Botenposten für eigene Rechnung eingerichtet wurden, stiefsen diese Posten bei den Landkutschern und sonstigen Fuhrwerksunternehmern in Magdeburg auf den heftigsten Widerstand,***) und zwar, wie dies leicht er-

*) Dafs in den Anhaltischen Landen das Landkutscherwesen bekannt war, beweist der Umstand, dafs Fürst Johann Georg von Dessau unterm 3. September 1692 dem Fürsten Victor Amadeus von Bernburg mittheilt, ein Landkutscher Christian Kuntz habe sich erboten, auf eigene Kosten einen Postwagen zu Dessau zu halten, mit welchem sowohl Personen, als auch Sachen und Briefe auf Cöthen, Bernburg, Quedlinburg und Halberstadt allwöchentlich abgehen könnten etc. (Notiz aus dem Anhaltischen Staatsanzeiger v. 22. 2. 1879.) Wegen der zwischen Cöthen und Magdeburg und zwischen Quedlinburg und Halberstadt kursirenden Landkutschen s. Stephan, Geschichte der Preufs. Post, S. 98, 99 u. ff.

**) Siehe Stephan, Geschichte der Preufsischen Post, S. 35.

***) Desgl. S. 116.

klärlich, aus dem einfachen Grunde, weil denselben dadurch die Quellen theilweise verstopft wurden, aus denen sie bisher so reichlich geschöpft hatten.

Ein ununterbrochener Kampf zwischen den Innungsgenossen und den Postmeistern war die natürliche Folge hiervon, und es bedurfte zum Theil strenger gesetzlicher Bestimmungen, um der jungen Staatspost ihre Rechte zu sichern.

Bei den ohnehin noch unvollkommenen Transportmitteln war man indessen zur Bewältigung des immer mehr wachsenden Verkehrs gezwungen, auf die Land- und Lohnkutscher zurückzugreifen und deren Hülfe für die nächste Zeit in Anspruch zu nehmen, was die letzteren für den Verlust wohlerworbener Rechte einigermafsen entschädigte.

Beispielsweise beschlofs der Kurfürst, neben der zwischen Hamburg und Leipzig kursirenden geschwinden Post »zur Beförderung der Kommerzien« noch eine langsame Post, »so durch Landgutschen, die nebst den Personen auch mit Zentner-Guth beladen werden können«, anzulegen, welche von Halle auf Magdeburg, und ferner »durch die Mark Brandenburg über Salzwedel, Gartelegen ihren Kurs nach hergebrachtem Hamburg nehmen solle«. Am 16. Januar 1685 gab der Postmeister Madeweis zu Halle dem Magistrate zu Magdeburg von dieser Willensäufserung Sr. Kurfürstl. Durchlaucht von Brandenburg Kenntnifs, mit dem dienstmäfsigen Anheimgeben, die Magdeburger Landkutscher Müller, Wiegel, Schultze, Lüders, Grofs und Becker nach Halle zu befehlen, damit mit denselben wegen Uebernahme der Fahrten das Weitere festgestellt werden könne. Die Kaufmannschaft in Magdeburg, welcher dieser Beschlufs, wie es den Anschein gewinnt, vom Rathe der Stadt zunächst zur Begutachtung vorgelegt wurde, wollte jedoch von dieser Einrichtung nichts wissen. Es wurde geltend gemacht, dafs ein Bedürfnifs zur Anlegung einer langsamen Post nicht vorliege, da genügende Verbindung zwischen Leipzig und Hamburg bereits bestehe, »solche auch die Frachten steigere, ja den Lauf der Kommerzien hemmen und aufhalten, auch bei dieser Sache zu Schaden der Kaufleute die Herren Postmeister das *gouvernement* haben würden, wodurch viel *inconvenientien*, gleich als wohl öfters bey denen Briefen geschiehet, erwachsen könnten«.

Diese Vorstellungen hatten keinen Erfolg; der Postmeister Madeweis benachrichtigte am 30. Januar 1685 den Magistrat, dafs Kurfürstliche Durchlaucht von Brandenburg die Anlegung der Post nach Hamburg beschleunigt wissen wolle, und hätten die bestimmten Landkutscher am 11. Februar unfehlbar zu erscheinen, da sonst von Sr. Kurfürstlichen Durchlaucht andere Personen angenommen werden würden.

Trotz wiederholter Vorstellungen wurde die Post eingerichtet; es wurden 6 Magdeburger Kutscher vereidigt und die Post am Montag und Donnerstag abgelassen.

Auch für andere Routen schlofs die Kurfürstliche Regierung mit den Magdeburger Land- und Lohnkutschern Verträge ab, wie dies aus nachfolgender, dem Landkutscher Lüders ertheilten Konzession zur Fahrt von Magdeburg nach Helmstedt und zurück hervorgeht.

### Concession
### für einen Landkutscher.

Demnach der Durchlauchtigste, Grofsmächtigste Fürst und Herr, Herr Friedrich Wilhelm, Markgraf zu Brandenburg etc., Jochim Lüdersen, Bürgern und Landkutschern zu Magdeburg in Gnaden verwilliget, dafs derselbe wochentäglich des Montags und Donnerstags mit einer Landgutschen von Magdeburg auf Helmstedt abfahren und des Donnerstags auch Sonnabends wieder ankommen möge, also hat sich derselbe in dem Churfürstlichen Posthause zu Magdeburg in Gegenwarth der dazu verordneten Commissarien auf folgende *conditionen* verpflichten lassen:

1. dafs er Jochim Lüders an obgesagten Tagen sowohl im abfahren als ankommen, in vorgemeltem Postambte zu Magdeburg sich gebührend anmelden, auch alle Briefe und Paquete sambt andern Sachen, ingleichen Mitreisende

Persohnen richtig ohne allen Unterschleiff ansagen und dann

2. von einem jeden Briefe und Paquete (so nicht über 10 Pfd. schwer) die Helffte Porto, ingleichen von jeder Persohn 2 ggr. und von Frachtgüthern nach *proportion* von jedem Zentner 4 Pfennige erlegen wolle und solle,

3. dafs er der Churfürstlich Brandenburgischen geschwinden Post auf keinerley Weise eintrag thun, sondern vielmehr alles dafsjenige, was zu Sr. Churfürstlichen Durchlaucht und Dero Posten hohem Interesse dienen, jederzeit als ein verpflichteter *Ordinar* Gutscher anmelden, bei Verlust der Post-Concession und anderer Bestrafung,

4. dagegen wollen Hochgedachte Se. Churfürstliche Durchlaucht obbenannten Jochim Lüdersen jährlich einen blauen *liberey*-Rock reichen lassen.

Urkundlich seynd hiervon zwei gleichlautende *Exemplaria* ausgefertiget, deren eins von dem Churfürstlichen Hof-Post-Directori unterschrieben und mit dem Churfürstlichen Insiegel bekräftigt, dafs andere aber von Ihm, Jochim Lüdersen, als dem *Ordinair* Landgutscher, vollzogen worden.

Geschehen zu Magdeburg den 7. Abril 1686.

(gez.) J. Lüders.

Obige Punkte und *conditionen* hat der Landgutscher J. Lüders nicht allein eigenhändig unterschrieben, sondern auch mit einem Eyde zu mehrer versicherung bekräftiget, welches attestiret

F. Madeweis.

pp. pp.

Trotz dieser, der gesammten Landkutscher-Innung, von der Kurfürstlichen Regierung bekundeten wohlwollenden Gesinnung hielten sowohl die Magdeburger wie die Halleschen und die in den benachbarten Bisthümern ansäfsigen Fuhrunternehmer mit verdoppelter Energie und Zähigkeit an ihren alten Rechten und Freiheiten fest und machten dem Postfiskus da, wo sie nur immer konnten, eine lästige Konkurrenz. Die früheren Reibereien und Streitigkeiten wurden fortgesetzt und von allen Seiten gingen umständliche und langathmige Beschwerdeschriften der Postmeister an den Kurfürsten ab, damit diesem unerlaubten Thun und Treiben ein Ende gemacht werde.

»Der hallische Kutscher«, so heifst es in einem vom Postmeister Bulecke etwa ums Jahr 1686 abgefafsten »unverpfenglichen Memorial, welches die *Gravamina* des Magdeburger Post-Ambts unterthänigst vorstellet und zu *remediren* ersuchet«, thut auch diesem Postambte grofsen Schaden, indem er allemal eher als die Churfürstliche Post von Halle einkombt und dann alsofort im Weifsen Schwan allhier ableget, da dann ein Magdeburger Kutscher, so nach der reigen fähret, wieder *parat*, Brieffe, Paquete und Persohnen aufladet, und nacher Hamburg fähret, woher auch höchst nöthig, dafs sie in dem Churfürstlichen Posthause einkehren, Brieffe und Paquete laut Hallischer Postambts-Carte und Frachtzettel abgeben und Ihrer Kurfürstlichen Durchlaucht pp. *interesse* zum besten kehret.«

»Weil auch öfters viel Vornehme Herren von anderen hohen Potentaten alhier durchpassiren und bei dem Churfürstlichen Postambte umb schleunige Fortschaffung anhalten und aber die Churfürstlichen Postilions in Ihrer Verrichtung auch keine übrigen Pferde und Wagen darzu haben, da dann die Magdeburger Kutscher die Passagier Theils gar nicht weg fahren wollen, Theils auch sehr übersetzen, wird unterthänigst gebehten, solches zu *remediren*. Ohnmafsgeblich, wenn E. E. Rath hierselbst Ihren Kutschern auferlegete, aus denselben einen Wagenmeister zu bestellen, derselben sich am Postambte halten, an wem die reige in der Woche zu fahren, auf anzeigung des Postmeisters sich alsofort mit dem Wagen und Pferden einstellen und mit der gesetzten *taxe* fahren mufs, Ohnmafsgebung könnte der Herr Gouverneur und Ihr Churfürstlicher Herr Hofrath Ackenhausen vielleicht am fruchtbarlichsten *negatyren*.«

»Wegen der Churfürstlich Sächsischen Güther zur Küche, so Unsere Posten sehr beschweren und Herr Lüders solche bis Halle schicket öfters 24 stück,

dafs die *passagier* zurück bleiben und die Postilions frembde Pferde mieten müssen, er sendet die Sachen franco und behelt das geldt zu seiner Berechnung, da doch Keiner zu Berlin gesehen, wie grofs die Fässer und Paquen sein pp. pp.«

Ganz analog diesen, von dem p. Bulecke geschilderten Zuständen, setzten auch die Halberstädter Kaleschenführer, etwa 20 an der Zahl, ihre geradezu agitatorischen Umtriebe in, wie es scheint, noch gröberer und auffälligerer Weise, wie ihre Standesgenossen in Magdeburg in Szene, und kehrten sich weder an die bestehende Fuhrordnung, noch an die Zurechtweisungen des vom Kurfürsten eingesetzten Postmeisters. An allen Orten, wohin dieselben fuhren, sammelten sie Briefe und kleine Packete ein, übernahmen deren weitere Beförderung, und gaben sich besonders alle erdenkliche Mühe, den Reisenden das Fahren mit den Kurfürstlichen Posten zu verleiden, um jene mit ihren eigenen Gespannen fortzuschaffen.

Diese vielfachen Eingriffe der Landkutscher in das Postregal gaben dem Postmeister Thülemeyer zu Halberstadt Veranlassung, sich beschwerdeführend an den Knrfürsten zu wenden. Das Original dieser Beschwerde ist noch vorhanden und lautet:

»Durchlauchtigster, Grosmächtiger Churfürst, Gnädigster Herr.

Euer Churfürstliche Durchlaucht mufs ich gantz unterthänigst Berichten, dafs die hiesigen Kaleschenführer (derer ungefehr 20 an der Zahl sein) in Dero Postregale merklichen eingriffe thun; diese Leuthe *collegiren* nicht allein aller orthen, wohin Sie auch fahren, Briefe und kleine Packete. Besonderen entziehen auch, die Passagier Dero Posten, suchen ihnen auch auf was arth und weise Sie nur können, die Posten verhasset zu machen und fahren dieselbe umb so leichte fracht, dabey Sie nicht das Futter verdienen können (da sie doch von andern Reisenden ein weit mehreres nehmen), nur darumb, dafs Sie die Passagier von der Post ab und an sich ziehen wollen, kehren sich an die im Druck, in denen Churfürstlichen Postämbtern öffendlich angeschlagenen Postordnung gantz nicht, fahren an denen Posttagen ohngescheuet, wozu noch dieses kömbt, dafs Sie ihre ordentlichen *Stationes* an denen orthen, wo Dero Posten ablegen, haben, also zwischen Halberstadt und Braunschweig, zu Rockeln, *) daselbsten nimt ein Bauer, der ein Churfürstlicher Unterthan ist, dessen nahme Andreas Holtzhauer ist, die Passagier an undt liefert Sie nach Braunschweig, alwo Er auch seinen Anhang hat, oft erwehnete Passagier, weiters fortzuschaffen zwischen Halberstadt und Halle, haben Sie ihre *Stationes* zu Aschersleben, woselbsten Sie der dortige Postwärther Valentin Mertens annimbt, schafft Sie nach Könnern, woselbsten auch schon anstalt zu deren ferneren Fortkommung gemachet worden. Wann dan Gnädigster Herr die reisende Persohnen, wie erwehnet worden, wann es ihnen nur gefället fortkommen können, fragen Sie nach Dero Posten gahr nicht, da ihnen eine solche gemachte anstalt woll gefället und dürfte durch die länge der Zeit der Kaleschenführer ergriffene anordnung, Dero Postregale gar überm Haufen werfen. Diesem unheil nun bei Zeiten vorzukommen, wären meine unvorgreiflichen Vorschläge etwa diese, vorerst möchte dem Postwärther zu Aschersleben Valentin Mertens, und dann auch dem Bauern zu Rockeln, Andreas Holtzhauer bey namhafter Strafe anbefohlen werden, keine Passagier, die ihnen Kaleschenführer hinführo zubringen möchten, fortzuschaffen. Es würde dan, der mehrerwehnete Kaleschenführer aus dem Halberstädtischen oder Hallischen Postambte Zettels vorzeigen, zu Halberstadt im Thore, zu Aschersleben dem Postwärther, in Rockeln dem Bauer Andreas Holtzhauer, die auf ihre Wagen befindliche Persohnen, wären den Churfürstlichen Postämbtern vorerst offeriret worden und da der Postwagen schon fällig mit Persohnen besetzet worden, ihnen er-

*) Bocklum, Dorf 9 km westlich von Jerxheim.

laubet sey, die aufhabenden Persohnen fort zu bringen. Ich kann woll mit wahrheit hinzusagen, Ew. Churfürstliche Durchlaucht Jährlich einen weit gröfseren nutzen von Dero Posten im hiesigen Fürstenthum zu gewarthen haben werden (wie bishero geschehen), wo dergleichen Verordnung gemachet wirdt, hierbey mufs ich aber noch dieses gantz unterthänigst melden, die in dieser sache hiernechst ertheilende Gnädigste Churfürstl. Verordnung also eingerichtet werden müfste; Im Fall die Kaleschenführer, der Postwärther zu Aschersleben, der Bauer zu Rockeln dieser Verordnung nicht volkomlich in allen stücken nach leben solten, jemanden im hiesigen Fürstenthum anbefohlen werden müfste, die *execution* wider die Verbrecher alsofort vorzunehmen, und Sie dadurch in Furcht zu halten, widrigenfalls Sie keine Verordnung respectiren würden, unmasgeblichen könnte an den Commandanten aufm Regenstein, *) dem Major von Hünecken, dergleichen Verordnung ergehen, denn die Militarische Execution die Verbrecher am meisten schrecken würde.

Nach allen obenerwehneten geschehenen Vorstellung mus ich auch dieses unterthänigst melden, dafs die vor hiesigen Thore wohnenden wirthe einen alhier in der Stadt auf das Magistrats-Vorwerk zum Heiligen Geist genandt, wohnenden Schäfer dahin vermocht, 4 Pferde und 2 Postwagen anzuschaffen; dieser Schäfer hat sich mit ihm gegen eine *discretion* also verglichen, dafs er alle bey ihm abtretende Passagier, die ihm von Rockeln und Aschersleben zugeführet werden, fortschaffen mufs. Dieses unbefugte unternehmen thuet jährlich denen Posten einen merklichen abbruch, Insonderheit diese Wirtzhäuser schon in den Ruf kommen, daselbsten geschwinder und bequemer denn mit denen Posten fortzukommen sey. Was alle diese unternehmung für schaden denen Churfürstlichen Posten zufügen, will ich nicht weitläufig vorstellen; die erfahrung wird es endlichen geben.

Ich ersterbe
im übrigen
Euer Churfürstlichen Durchlaucht
Unterthänigster Diener
Johann Heinrich Thülmeier.«

(Der Tag der Absendung ist nicht zu ersehen. — Jahr 1694.)

Der Kurfürst erwiederte hierauf unterm 28. Juli 1694:

»Friedrich III. Churfürst pp.

Unserm pp. Was Unser Secretarius und Postmeister zu Halberstadt, Johann Heinrich Thülmeyer, wegen der dortigen Calessenführer und anderer, welche uns durch sammlung der Briefe, und Fortschaffung der Passagierer in Unserm Postregali merklichen Eintrag thun, unterthänigst Berichtet und vorstellet, solches weiset der Beyschlufs mit mehrem.

Gleichwie auch bekannt ist, was Wir zu unterhaltung Unserer Posten für Verfassung gemacht; Also habt Ihr über Unser desfals publicirte Post-Verordnungen mit Nachdruck zu halten und die *Contravenienten* der gebühr nach anzusehen, auch erwehntem Unserem Postmeister in demjenigen, was zu *conservirung* und aufnahm Unser Posten gereichet, hülfliche Hand zu biethen, und überall dahin zu sehen, damit unserem Postregali kein nachtheil zugefüget werden möge.

Seind pp.

Cölln, den 28. Juli 1694.

(Unterschrift.)

An
die Halberstädter Regierung.«

Wie auf den Antrag des Postmeisters zu Halberstadt den gesetzwidrigen, den Postfiskus schädigenden Uebergriffen energischer Einhalt geboten wurde, so fanden auch die oben erwähnten, von dem Magdeburger Postmeister Bulecke

*) Die alte, 298 m hohe, auf einem Sandsteinfelsen als Enclave im Braunschweigischen, nördlich von Blankenburg liegende Felsenburg Regenstein, seit uralten Zeiten ein Besitzthum der Grafen von Blankenburg und Regenstein, fiel mit dem Bisthum Halberstadt 1648 an Kurbrandenburg, welches die schon zerfallene, fast zur Ruine gewordene Burg zur Festung einrichten und mit einer Besatzung versehen liefs. Noch im 7jährigen Kriege befestigt, wurde der Regenstein auf Befehl König Friedrich II. von Preufsen im Jahre 1758 geschleift.

in dem gedachten Promemoria gemachten Vorschläge volle Berücksichtigung. Die Staatsregierung, als Oberaufsichtsbehörde, unterzog an der Wende des 17. und 18. Jahrhunderts das Landkutscherwesen einer entsprechenden, den veränderten Verhältnissen angepafsten Umgestaltung. Durch Edikt vom 23. Dezember 1698 wurden dem Bulecke'schen Vorschlage gemäfs, im Herzogthum Magdeburg die »Reihefahrten« (eine mit dem Extrapostwesen ziemlich übereinstimmende Einrichtung) organisirt, weil, wie es in der Einleitung jenes Erlasses heifst, »wahrgenommen, wefsgestalt der so wol dem *Publico* als deren Reysenden und denen *Commercien* zum Besten wegen der Landgutscher und Fuhrleuhte gemachte Verfassung nicht nachgelebet.«

Sämmtliche der Landkutscher-Innung angehörende, also zünftige Fuhrleute, welche mit ihren Gespannen »nahrung treiben wollten«, hatten sich von jetzt ab bei einem, vom Staate bestellten Fuhrkommissarius auf dem Postamte zu melden, um von diesem in eine Rolle eingetragen und vereidigt zu werden. War dies geschehen, so wurde durch das Loos bestimmt, in welcher Ordnung (Reihe) die Eingetragenen vorkommenden Falls zu fahren hatten. Niemanden, aufser den in der Rolle eingeschriebenen Personen, war das gewerbsmäfsige Fahren gestattet, was wiederum gegen eine bestimmt vorgeschriebene Taxe, mit reisetüchtigen Pferden und Wagen zu geschehen hatte etc.

Zur Ueberwachung des Fuhrbetriebes waren, wie bereits erwähnt, Fuhrkommissarien angestellt, die sich in Magdeburg durch zwei, an den anderen Stationen durch je einen Wagenmeister vertreten liefsen. Den Anordnungen dieser Stellvertreter war unbedingte Folge zu leisten, »wie denn überhaupt der Staat von seinem Oberaufsichtsrechte in dieser Beziehung strenge Anwendung machte.«

Die den beiden in Magdeburg stationirten Bevollmächtigten zugefertigte Fuhrordnung hat folgenden Wortlaut:

»Nachdem Se. Churfürstliche Durchlaucht zu Brandenburg wahrgenommen, wefsgestalt der so wol dem *Publico* als deren Reysenden und denen *Commercien* zum Besten wegen der Land-Gutscher und Fuhrleuhte zu Halle und Magdeburg bereits an. 1685 gemachte Verfassung in denen meisten Städten nicht nachgelebet, also habe Se. Churfürstliche Durchlaucht zur Vermeidung derer daher entstandenen *inconvenientien* und insonderheyt, damit die reysenden sambt ihre güter und waare umb einen gewissen und billigen preyfs zu allen tagen und stunden fortkommen und ihrer güter halber sicher seyn können, der nothdurft ermessen, solche nicht allein zu *versuriren*, sondern es auch dahin zu richten, dafs selbige auf dem Postcours von Magdeburg über Saltzwedel bis Hamburg, auch auf der strafse zwischen Leipzig und Hamburg, in Dero Landen von Calbe bis Saltzwedel bei deren sogenannten Gouderwagens, gleichfalls beobachtet und darüber gehalten werden solle, allermafsen dann solchem nach Sr. Churfürstlichen Durchlaucht hiermit und kraft dieses wollen und verordnen, dafs

1. alle und jede Fuhrleuhte und diejenigen so von Halle, Magdeburg und auf den Cours nach Hamburg bis Saltzwedel durch Fuhrwerk mit Chaisen und Kaleschen nahrung treiben wollen, sich bei dem von Deroselben bestellten *Commissario* angeben und einschreiben lassen, auch aufser denen, die eingeschrieben und in der rolle befindlich sind, niemanden verstattet werde,

2. alle diese den Eyd ablegen, oder widrigenfalls und da sie sich dessen weigern, sich des Fahrens enthalten sollen,

3. ferner sollen die dergestalt eingeschriebenen Fuhrleuhte nicht *promiscué* nach ihrem gefallen fahren, sondern durchs Loos, wie sie einander in der ordnung zu fahren unter sich ausmachen. Damit dergestalt aller streith verhüthet und keiner dem andern die Fracht oder passagiere wegnehmen möge,

4. derjenige nun, welchen die reyhe zu fahren trifft, soll sofort auf erfordern des *commissary* anspannen und die reysenden Persohnen an orth und stelle

der Churfürstlichen *ordonnance* gemäfs, fortschaffen,

5. wefsgestalt Sr. Churfürstlichen Durchlaucht zu desto genauerer Beobachtung in Magdeburg zwey und in den anderen stationen einen beeydigten Wagenmeister bestellen lassen wolle, welche deren passagiere die verlangte fuhre und wagen bei denen Fuhrleuhte, welche die reyse nach der rolle treffen wird, nachforschen und acht haben soll, dafs die Fuhrleuhte bei verlust der zeitigen fuhre, mit tüchtigem Spann und reysigem Zeug versehen seyn,

6. sollen zwar die Fuhrleuhte alle tage in der woche abfahren, jedoch dergestalt, dafs auf den beyden wöchentlichen *ordinair* Posttagen keiner Fracht annehmen und abfahren solle, es sey denn die Post vorher besetzt,

7. wo aber die Post nichts mehr aufnehmen kann, auch um denen noch übrig passagiers keine Extrapost verlanget wird, solchenfalls mag derjenige Fuhrmann auch auf denen Posttagen, jedoch erst vier stund nachdem die *ordinair* Post abgegangen, abfahren, aufser denen Posttagen kann täglich ein Fuhrmann nach vorbesagter ordnung und sofern mehr leuthe und waaren vorhanden wären, alfs einer fortbringen kann, der folgende gleichfalls fahren, jedoch müssen alle reysende leuthe, welche aufser denen posten sich dieses Fuhrmanns bedienen wollen, sich bei Sr. Durchlaucht *commissario* in unserm Posthaufs angeben und die güter an sein haus bringen, damit sowol Persohnen als güter richtig aufgezeichnet und deren Handelsleuthe zu gut Dero eine richtige *charte* und rechnung gehalten werden möge,

8. damit aber, welches Sr. Churfürstlichen Durchlaucht Vornehmste grofse *intention* hierunter ist, die Passagiere nicht von der *direction* der Fuhrleuthe *dependiren* und von ihnen übervortheilet werden mögen. So soll denen Fuhrleuthen vom 12. Marty bis 13. September fünf ggr., vom 14. September aber bis 11. Marty sechs ggr. für die Meile von jedem Pferde bezahlet, auch kein Passagier mehr Pferde alfs er von nöthen hat zu nehmen *obligiret* werde, welches der *commissarius* der Billigkeit nach zu *judiciren* hat. Dahingegen müssen dieselben bei jedem Thaler sowohl von denen zuführenden Persohnen als gütern, dem Churfürstlichen *Commissario* zur Berechnung 1 ggr. abgeben, *)

9. (fehlt),

10. was den Zoll, Brück und Fährgeld anbelanget, solches mufs der Fuhrmann über sich nehmen und entrichten,

11. nechstdem sollen diejenigen Fuhrleuthe, so mit einer Calesche von Magdeburg an einen gewissen orth, alfs etwa nach Leipzig, Berlin, Hamburg mit einerley und ungewechselten Pferden abfahren, Ihre Persohnen und Fracht bei dem *Commissario* angeben und wie vorerwehnt von jedem Thaler Einen ggr. bezahlen, auch an denen Posttagen ganz nicht abfahren und sich der *collation* der Briefe, aufser was Frachtzettel seynd enthalten, mafsen die Briefe auf die ordentlichen Posten gehören,

12. schliefslich ist Sr. Churfürstlichen Durchlaucht gnädigster und ernster wille, dafs zu Magdeburg der Commandant und zu Halberstadt der Regierungs-Director, an den übrigen orthen aber die Gerichts-Obrigkeit auf des *Commissary* oder Postmeisters ersuchen, Ihnen *assistenz* leisten und gegen die *contravenienten* hülfreiche Hand biethen sollen. Wonach sich männiglich gehorsamst zu achten, dieser verordnung gebührend nachzuleben und sich für schaden zu hüten hatt.

*Signatum* Cölln den 23. December 1698.

gez. Graf Schmettow.

Diese, zugleich für die Stadt Halle gültige Reisefahrtsordnung, wurde laut Edikt des Kurfürsten Fiedrich III. vom 14. November 1699 auch für die Tour

*) Artikel 8 wurde auf desfallsigen Bericht an den Kurfürsten unter dem 2. Juli 1699 dahin abgeändert, dafs in den Städten, vornehmlich aber in Magdeburg, auf ein Pferd jahraus jahrein sechs ggr., auf dem Lande dagegen fünf ggr. gezahlt werden mufsten.

von Rocklum über Halberstadt, Aschersleben, Cönnern u. s. w. bis Leipzig eingeführt. Gleichzeitig erschien als ergänzender Theil zur Fuhrordnung von 1698 der nachstehende Tarif:

Taxa

wafs ein Passagier oder Reisender bey denen von Magdeburg nach ein und anderen orth *ordinari* abgehenden Landkutschen und Kaleschen an Fuhrlohn zu entrichten.

| Von Magdeburg nach und bis: | Rthlr. | ggr. |
|---|---|---|
| Berlin . . . . . . . . | 2 | — |
| Brandenburg . . . . . | 1 | — |
| Halle . . . . . . . . | 1 | 8 |
| Leipzig . . . . . . . | 1 | 16 |
| Braunschweig . . . . | 1 | 8 |
| Helmstedt . . . . . . | — | 16 |
| Wittenberg . . . . . | 1 | 8 |
| Zerbst . . . . . . . . | — | 16 |
| Hamburg . . . . . . . | 3 | — |
| Lüneburg . . . . . . . | 2 | — |

und so ferner nach Proportion des Weges.

Ein jeder Passagier wird 50—60 Pfd. an *bagage passiret*, sofern Er aber mehr bey sich führet, zahlet er von 100 Pfd. Ueberfracht den dritten Theil so viel, als auf die Person gesetzet. Im Uebrigen aber, wenn Einer oder mehr reysende sich einer eigenen Fuhre oder Vorspanns bedienen wollen, bleibt es bei der von Sr. Churfürstl. Durchlaucht *sub dato* den 23. December 1698 publicirten Fuhrordnung, wonach sich sowohl reysende als Fuhrleuthe zu achten.

Berlin, den 8. November 1699.

Da das Institut der Reisefahrten nach Mafsgabe besonderer Verhältnisse in einzelnen Landestheilen bz. auf einzelnen Routen, nach verschiedenen, wenigstens von einander abweichenden Grundsätzen geregelt werden mufste: so waren dementsprechend auch besondere Spezial-Reglements erlassen worden, da, wie es auch in einem defsfallsigen späteren Edikt vom Jahre 1705 heifst: »ein durchgehendes und aller Orten gültiges gleichförmiges Reglement nicht wol praktikabel ist« (vergl. Stephan, Geschichte der Preufs. Post, S. 117).

Aus diesem Grunde war auch für das Fürstenthum Halberstadt unterm 17. März 1700 eine besondere Landkutscher- und Fuhrordnung erlassen worden, welche für die von Halberstadt aus nach Magdeburg, Halle, Helmstedt, Braunschweig, Goslar, Hildesheim, Ellrich, Elbingerode fahrenden Landkutscher ähnliche Bestimmungen enthielt.

Aus der Halberstädter Fuhrordnung, welche, wie aus der Chronik des Postamts zu Halberstadt hervorgeht, etwa bis zum Jahre 1814 thatsächlich bestanden hat, ist zu entnehmen, dafs die betreffenden Fuhrleute nur die gewöhnliche Post- und Landstrafse befahren durften, für den Pafs- oder Erlaubnifsschein ohne Unterschied der benutzten Pferdezahl, für jede zu befördernde Person auf 1 Meile 2 Gr. und eben so viel für die Retourfahrt, falls solche nicht innerhalb der nächsten 24 Stunden erfolgte, gezahlt werden mufste.

Wer mit eigenen oder gemietheten Pferden abreiste, durfte unterwegs, wenn er nicht mit denselben Pferden weiterreisen wollte, keine anderen, als Postpferde nehmen. Der Wechsel mit Miethspferden unterwegs war bei 200 Thaler Strafe verboten, wovon der Reisende die eine, der Fuhrmann die andere Hälfte erlegen mufste.

Die Marktfuhren der kleinen Kauf- und Handelsleute waren von der Lösung eines Postscheins befreit, wenn der Transport ihrer Waaren die Hauptsache war; in diesem Falle mufste, ebenso wie bei unentgeltlich geleisteten Fuhren, ein Gratiszettel gelöst werden.

Mit der immer weiteren Ausdehnung und Vervollkommnung des Staatspostwesens und der hiermit im Zusammenhange stehenden bedeutenden Vermehrung von Beförderungsanstalten mit Posteigenschaft, welchen später auch der Personentransport oblag, wurden nothwendiger Weise den Fuhrwerksbesitzern (Reisefahrern) wiederum gröfsere Beschränkungen in ihrem Betriebe zu Gunsten der Post auferlegt.

Der seit vielen Jahren von den Landkutschern genährte Groll gegen diese landesherrlichen Einrichtungen trat offener und schärfer als je zu Tage, und artete schliefslich in offenen Widerstand aus, der, wie einstens unter der Regierung des Grofsen Kurfürsten, ein ernstliches Einschreiten erheischte.

Aufserdem aber entsprachen die zur gewerbsmäfsigen Ausübung des Privat-Fuhrwesens gegebenen administrativen Bestimmungen keineswegs mehr den zeitgemäfsen Anforderungen, welche man an ein derartiges Institut zu stellen berechtigt war.

An der Staatsregierung war es, diese unhaltbaren, den Verkehr beeinträchtigenden Zustände zu mildern bz. zu beseitigen, und so erachtete es Se. Königliche Majestät von Preufsen: »um allen und jeden nachher sich hervorgethanen Unordnungen und Mifsverständnissen abhelffliche Mafse zu geben«, für nöthig, die unterm 23. Dezember 1698 und 13. Oktober 1704 ausgefertigten Fuhr-Reglements (das letztere ausschliefslich für Halle bestimmt) »dem *Publico* und *Commerciis* zum besten, in etlichen Stücken zu aendern, einige Punkte *restringiren*, andere aber *extendiren* und erklähren zu lassen«.

An die Stelle des alten trat ein neues, zunächst allerdings nur für Halle gültiges Reglement.

Es würde zu weit führen, diese unterm 26. Mai 1709 erlassene »Landkutscher- und Fuhrordnung« ihrem ganzen Umfange nach (dieselbe umfafst 24 Paragraphen) wiederzugeben. Der Vollständigkeit halber möge es jedoch gestattet sein, einige, in den frühern Reglements nicht enthaltenen Stellen ihrem wesentlichsten Inhalte nach im Auszuge wiederzugeben.

Für Retourfahrten, welche innerhalb 6 Stunden, von der Ankunft an einem Orte an gerechnet, zu geschehen hatten, war die Hälfte des für die Tour festgesetzten Meilengeldes zu entrichten. Mufste indefs der Fuhrmann länger warten, »so giebet der Reisende Ihm über obiges frey Futter und Mal und auf jedes Pferd täglich 6 Gr. Warte-Geld« (§. 8).

Kuriere und Staffetten durften nur von solchen Fuhrleuten befördert werden, »die sich sattsam dazu bei dem Postambte *qualificiret*« (§. 9).

»Kein Fuhrmann darf sich der Verpflichtung der Reyse-Fuhre, gleichviel aus welchen Gründen, sey es Tag oder Nacht, schlimm Wetter, guth- oder böser Weg, entziehen, bey Verlust der zeitigen Reyse und 1 Thlr. Straffe an die Armen« (§. 10).

Als Grundsatz dafür, wie viel an Gepäck jeder Reisende mitzunehmen berechtigt war, damit dies »ohne Abtreibung und Ruin« der Pferde geschehe, wurde bestimmt, »wann 2 bis 3 Passagiers wenig Bagage und ein jeder über 80 bis 100 Pfund nicht bey sich haben, sollen sie zwar bei guthem Wege mit 2 Pferden fortgebracht, wann sie aber schwerere Bagage mit sich führen, auch wenn der Weg sehr schlimm und tieff, oder 4, 5 bis 6 Personen beysammen nach Beschaffenheit 3, 4 oder mehr Pferde angespannt werden, wofür die Passagiers nach *Proportion* zu zahlen« (§. 11).

Landkutscher und Kaleschenführer haben sich der *Collection* und *Distribution* der Briefe (mit Ausnahme der Frachtbriefe) und der Packete unter 16 Pfund — »welche auf die Post gehören« — zu enthalten, bei Vermeidung von 10 Thlr. Strafe im ersten, 20 und mehr im Wiederholungsfalle (§. 12).

Es war gestattet, bei bereits besetzter »*ordinair* Post« verspätet eingelieferte Sachen durch die Landkutscher befördern zu lassen, und zwar gegen die »*ordinaire* Posttaxe«. Hiervon erhielt der Landkutscher die eine, die Postkasse die andere Hälfte (§. 13).

Mehl-, Bier-, und anderen dergleichen Wagen wurde die Mitnahme von Personen, Packeten und Gütern, mit Ausnahme von Kaufmannswaaren und Handwerksburschen oder anderen unbemittelten Personen, die sich jedoch vorher beim Postamte zu erkennen zu geben hatten, untersagt. Ebenso wurde angeordnet, dafs die obengenannten Wagen mit einem weifsen Laken von Segeltuch oder Zwillich überdeckt sein mufsten (§. 17) u. s. w.

Als Landkutschertaxe wurde folgende Tabelle aufgestellt:

| Von Halle bis: | Fracht pro Person | | Prästation an das Postamt | |
|---|---|---|---|---|
| | Rthlr. | ggr. | Rthlr. | ggr. |
| Leipzig . . . . . | — | 10 | — | 1 |
| Merseburg . . . | — | 6 | — | 1 |
| Naumburg . . . | — | 12 | — | 1 |
| Jena . . . . . . . | — | 21 | — | 2 |
| Cönnern . . . . | — | 6 | — | 1 |
| Aschersleben . . | — | 12 | — | 1 |
| Quedlinburg . . | 1 | — | — | 3 |
| Halberstadt . . . | 1 | 8 | — | 3 |
| Braunschweig . . | 2 | — | — | 4 |
| Helmstedt . . . | 1 | 4 | — | 3 |
| Calbe . . . . . . . | — | 16 | — | 2 |
| Salze . . . . . . . | — | 20 | — | 2 |
| Magdeburg . . . | 1 | — | — | 3 |
| Cöthen . . . . . | — | 8 | — | 1 |
| Aken . . . . . . | — | 12 | — | 2 |
| Zerbst . . . . . . | — | 16 | — | 2 |
| Dessau . . . . . | — | 10 | — | 1 |
| Treuenbrietzen . | 1 | — | — | 3 |
| Potsdam . . . . | 1 | 8 | — | 3 |
| Berlin . . . . . . | 2 | — | — | 4 |
| Weimar . . . . . | — | 21 | — | 2 |
| Erfurt . . . . . . | 1 | — | — | 2 |
| Gotha . . . . . . | 1 | 6 | — | 3 |
| Mansfeld . . . . | — | 8 | — | 1 |
| Eisleben . . . . | — | 8 | — | 1 |
| Nordhausen . . | 1 | 6 | — | 3 |

und so ferner an andere Orte nach Proportion des Weges und der Meilen.

Selbst durch diese für das ganze Herzogthum Magdeburg erlassene neue Fuhrordnung war es nicht gelungen, die Uebelstände zu beseitigen. Die Landkutscher hielten an den so lange besessenen Privilegien und an liebgewordenen Gebräuchen fest, zumal diese, wie es hier der Fall war, zu Wohlstand und Reichthum verhalfen.

Es drängte sich daher im Laufe der nächsten Jahrzehnte immer mehr die Ueberzeugung auf, dafs, um das gesammte Landkutscherwesen in andere Bahnen überzuführen, für dasselbe eine abermalige gründliche Umgestaltung und Verbesserung des bisher gültigen Reglements dringend erforderlich sei.

Der Bügermeister und Rath der Stadt Magdeburg wurde deshalb unterm 26. Mai 1739 bei Sr. Majestät König Friedrich Wilhelm I. mit der Bitte vorstellig, ein neues Fuhr-Reglement zu erlassen, da das alte sich überlebt, aufserdem aber, was besonders zu berücksichtigen sei, unter den Fuhrleuten so grofse Unordnungen eingerissen wären, die, verbunden mit fortdauernden Zwistigkeiten unter denselben, die Interessen des Staates immer mehr gefährdeten.

Dem Antrage der Stadtbehörde wurde unverzüglich Folge gegeben, wobei die von derselben gemachten bezüglichen Vorschläge die weiteste Berücksichtigung erfuhren. Mit der nachfolgenden Kabinetsordre ging ein neues Fuhr-Reglement für die Stadt Magdeburg ein, welches auszugsweise hier mitgetheilt wird.

An

die Magdeburger Kriegs- und Domainen-Cammer wegen *publicirung* des dortigen Neuen Fuhr-reglements.

Friederich König in Preufsen pp.

Unsern pp. Nachdem Wir das erneuerte Extra Post und Fuhr reglement der Stadt Magdeburg *approbiret* und drucken lassen, auch selbiges von Unserm G. P. A. dem dortigen Post-Amt zugesand worden, und Euch die nötige *Exemplaria* davon zuzustellen; also habt Ihr nach deren Empfang zu verfügen, dafs dieses erneuerte Extra Post und Fuhr reglement gehörigen Orths, von dem *Commissario loci* und Magistrat auch wo Ihr es sonsten nötig findet, durch gehörige *publication*, der Fuhrleuthe und Thorschreibern, *polizey*-Landts Ausrufern bekant gemacht, an allen Stadt Thoren, auch in den Krügen angeschlagen, und mit Nachdruck darüber gehalten, insonderheit denen Thorschreibern, besuchern und ausrufern, auf die dagegen vorgehenden Unterschleife fleifsig Acht zu geben, die *passier* Zettel von denen auspassirenden Fuhrleuthen zu fordern, nachzusehen, bey angemerkter *Contravention* die Fuhrleuthe anzuhalten, und solche

dem P. A. zu fernerer Veranlassung anzuzeigen, ernstlich anbefohlen werden.

(Unterschrift.)

Erneuertes Extrapost und Fuhr-Reglement der Stadt Magdeburg vom 31. Juli 1741.

Demnach Se. Königl. Majestät in Preufsen, Unserm Allergnädigsten Könige und Herrn, allerunterthänigst vorgetragen worden, wefsgestalt bey denen Extra Posten und Fuhren in der Stadt Magdeburg seithero verschiedene Mifsbräuche und Unordnungen auch Zänkereyen unter denen Fuhr Leuthen vornehmlich dahero mit entstanden, weil kein besonderes Fuhr-Reglement vor die Stadt Magdeburg gefertiget worden, die aufs gantze Hertzogthum Magdeburg insgemein gerichtete Landt-Kutscher- und Fuhr-Ordnung *de anno* 1709 aber anhero nicht allenthalben *applicable*, auch wie angeführet wird, dem Magistrat der Alt-Stadt Magdeburg nicht *communiciret*, noch denen Fuhr Leuthen daselbst *publiciret* worden ist, und überdem was vorhero *anno* 1698 und sonsten des Fuhrwesens halber, bey der Stadt Magdeburg verordnet worden, wegen veränderter Zeiten und Umstände, einer nöthigen Revision und Erläuterung bedarf, Dafs haben Höchstgedachte Seine Königliche Majestät zum besten des gemeinen wesens besonders aber derer *Commercirenden* und reisenden Persohnen wie auch zur Abstellung derer bis anhero sich geäufserten Unordnungen, folgendes Reglement zu künftiger genauer Beachtung bei denen Extra Posten und Fuhren in der Stadt Magdeburg fertigen und *publiciren* lassen:

1. Die bisherigen Bestimmungen über Anmeldung und Einschreibung beim Postamte bleiben bestehen.

2. Da Bürger und Kaufleute, welche selbst Pferde und Chaisen besitzen, bisher Fremde und Einheimische ohne Vorwissen des Postamts befördert haben, so wird dies bei Vermeidung einer Strafe von 2 Thlrn. verboten. Ausgeschlossen hiervon bleiben nur Lust- und Spazierfahrten innerhalb einer Meile von Magdeburg sowie Marktfuhren.

3. Ebenso wird denselben gestattet, die eine oder andere Person zu Mefs- und anderen Zeiten umsonst oder gegen Bezahlung mitzunehmen. Im letzteren Falle sind dem Postamte hiervon pro Thaler 2 Gr. zu erstatten.

4. Eine gleiche Abgabe mufs entrichtet werden, wenn Jemand mit einem »Cariol« über 1 bis 2 Meilen gefahren wird. In Unterlassungsfällen tritt eine Strafe von 1 bis 3 Thlrn. ein.

5. Auswärtige Fuhrleute, welche »Extrafuhren« nach Magdeburg haben, dürfen sich hier nicht über 24 Stunden aufhalten, damit den Einheimischen die Nahrung nicht entzogen wird. Unbenommen bleibt den ersteren indefs, Rückfracht innerhalb jener Frist mitzunehmen. Personen dürfen dagegen selbst zu Mefszeiten bei 4 Thlrn. Ordnungsstrafe, welche zur Armenkasse fliefst, weder abgeholt, noch weggefahren werden. Marktfuhren bleiben hiervon ausgeschlossen.

7. Die Fuhren werden in zwei Klassen eingetheilt: in grofse und kleine Reisefuhren. Unter die »kleinen« werden die gezählt, zu denen nur 2, zu den »grofsen«, zu welchen 3 und mehr Pferde zur Fahrt gebraucht werden. Die Unterscheidung bz. Trennung dieser beiden Klassen geschieht deshalb, einmal, damit die Fuhrleute mit nur 2 Pferden, und ebenso die mit 3 und mehr Pferden unter sich in einer bestimmten Reihenfolge zum Fahren herangezogen werden sollen, dann aber, weil die nach Klassen unterschiedenen Fuhrleute, in dem einen Falle nur 2, in dem andern aber stets eine hinlängliche Anzahl von Pferden in Bereitschaft halten müssen. »Auch allemahl 2 Fuhrleuthe, als einer von der kleinen Reihe und einer von der grofsen Reihe zu desto geschwinder Fortbringung derer Reisenden, mit Pferden und Wagens *parat* seyn mögen.«

8. Der Wagenmeister hat den Fuhrleuten die Fuhre, ob kleine, ob grofse, anzusagen und »niemals aus interessirten Absichten durch die Finger zu sehen, oder durch allzuspäter Ansagung der Fuhre in Schaden und Unglück zu bringen.«

10. Ebenso hat derselbe darauf zu halten, dafs von dem die Reihe betreffenden Fuhrmann zur Reise nur tüchtige, und wenigstens 4 Stunden lang vorher ausgeruhete Pferde, sowie in gutem Zustande befindliche Wagen u. s. w. verwendet werden.

13. Begründet ein Fuhrmann die Unmöglichkeit, eine Reisefuhre zu verrichten, so geht derselbe für diesmal der Reihefahrt verlustig und der nach der Ordnung nächstfolgende Fuhrmann hat dieselbe zu leisten. »Wer aber seine behinderung in Zeiten nicht meldet, derselbe soll jedesmahl 1 Thlr. Strafe zur Post-Straf-Casse erlegen.«

14. »Wenn zur Mefszeit, oder auch sonsten viele Passagierer auf einmahl zugleich, oder auch nacheinander anlangen, also, dafs ein Fuhrmann solche zusammen nicht fortschaffen Kan, so ist unter denen Fuhr-Leuthen Keine Wahl noch Streit zu gestatten, welche von denen Passagierern dieser oder jener fahren wolle, sondern es sind die Passagierer, also, wie Sie angelanget, auch wieder fortzubringen, und mufs ein jeder Fuhrmann, welchen die Reihe trifft, zufrieden seyn, ob er in seiner *tour* viele oder wenige Passagierer habe, und viele oder wenige Pferde gebrauchen könne, jedoch mufs auch hiebey der Wagenmeister keine *affecten* gebrauchen noch aus interessirter Absicht einem oder dem andern einen Vorzug und vortheil zufliefsen lassen, gestalt dann das Königl. Magdeburgsche Post Ambt darob ein Wachsahmes Auge zu haben, und den Wagenmeister, wann er darob betreten würde nach mafsgebung des §. 8 nachdrücklich zu bestrafen« pp.

15. An Fuhrlohn sind zu zahlen pro Pferd und Meile 8 Gr., 6 Gr. dagegen auf dem sogen. Hauder-Kurse excl. der Wagenmeistergebühr (2 Gr.).

19. Bei Fahrten von Magdeburg nach Berlin, Calbe, Cöthen, Leipzig, Halle, Braunschweig und Hamburg, dürfen von den Fuhrleuten weder Packete bis zu 20 Pfund mitgenommen, noch Briefe (»verschlossene Schreiben«) eingesammelt und befördert werden, bei Vermeidung von 10 Thlrn. Strafe. Handelt es sich jedoch um solche dringende Sachen, deren Beförderung bis zum Abgang der nächsten Post nicht gut verschoben werden kann: so sind die Antragsteller an das Postamt zu verweisen, welches dem Antrage gegen Entrichtnng der Hälfte des tarifmäfsigen Portos Folge geben wird. Die zu befördernden Gegenstände (Briefe, Packete etc.) werden, nachdem sie vorher in eine Karte eingetragen, in einem versiegelten Beutel dem »Fuhr-Knechte« übergeben, welcher dieselben bis zur nächsten Postanstalt zu bringen hat, von wo aus die Weiterbeförderung von Post zu Post geschieht.

20. Verschlossene Frachtbriefe und Notifikationen von den Handelsherren der Stadt Magdeburg dürfen, wie dies schon durch Reskript vom 14. Dezember 1715 nachgegeben, »zur Beförderung des *Commercii* nach solchen Orten pp., allwo keine Posten oder Post-Bothen *etabliret* sind«, von den Landkutschern und Extraposten mitgenommen, als auch zurückgebracht werden, jedoch unter der Bedingung, »dafs Sie (die Landkutscher etc.) bey ihrer Abfuhre und anhero kunft bz. davon dem Königl. Post-Amte bei vermeytung 1 Rthlr. Strafe vor die Magdeburgsche Almosen-Casse Nachricht ertheilen und die Briefe *produciren*«.

22. Fährt ein »*enrollirter* Fuhrmann« nicht selbst, so ist er verpflichtet, »einen tüchtigen, nüchtern und der Wege Kundigen Knecht zu halten, und diesen anzuweisen, dafs er die Passagierer ohne Unterscheidt, mit gebührlicher Höflichkeit begegnen, in gesetzten Stunden Sie an Ort und Stelle bringen, im fahren auch die gröfste Behutsahmkeit gebrauche, damit durch umwerfen die Reisende nicht ein Unglück nehmen, und solchergestalt von dem ordinairen Post-Cours abgeschrecket werden, gestalt denn auch solchen fall, wenn eine Extra Post umgeworfen worden, es sey vom Fuhrmann selber oder seinen Knechte geschehen, der vorspanner für den verursachten Schaden stehen, und überdem, ohne die geringste Wiederrede Einen Thaler zur Königl. Post-Straf-Casse erlegen, oder von ihm durch *Execution* beygetrieben werden solle.«

23. »Ein jeder *enrollirter* Fuhrmann, oder dessen Knecht, der die Extra Post fähret, soll mit einem Posthorn versehen, und im blasen wohl geübet seyn, um sich dessen sowohl beym ab- als anfahren, ingleichen in denen Städten und Dörfern, so sie passiren, als auch wann ihnen andere Wagen begegnen, auf denen Heer-Strafsen zu bedienen, damit selbige aus dem Wege weichen, und die Reisende desto hurtiger fortgebracht werden können.«

24. bis 25. folgen Verhaltungsmafsregeln sowohl »für die Postbediente und Fuhrleute«, als auch für »die Passagierer«.

Am 14. Oktober 1741 wurde den vorgeladenen, zu den Reihefahrten durch Eintragung in die bewufste »Rolle« berechtigten Fuhrleuten, von denen allerdings nur 9 von 22 der an sie ergangenen Aufforderung nachgekommen waren, das neue Fuhr-Reglement vorgelesen und jedem Einzelnen ein Exemplar zur Danachachtung übergeben. Dieses Reglement hat den Landkutschern nur kurze Zeit als Richtschnur gedient. Denn das Institut derselben verlor nach Jahrhunderte langem Bestehen im Jahre 1766 seine Selbstständigkeit dadurch, dafs die Beförderung von Personen von den Landkutschern auf vom Staate bestellte Posthalter überging. Der fortdauernd kräftig aufblühenden Staatspost hatte es für die Dauer nicht zu widerstehen vermocht. Aus obiger Darstellung folgt jedoch, dafs, abgesehen von den mehrerwähnten, ab und zu sich wiederholenden Beschwerden über Ausschreitungen, deren sich die Landkutscher sowohl gegen staatsrechtliche Einrichtungen, wie gegen das Publikum schuldig machten, das Institut derselben »in Ermangelung eines auf allen Routen gleichmäfsig ausgedehnten Postwesens«, dem Verkehr gute Dienste geleistet und in der Entwickelung des Verkehrswesens, wenn auch keine bedeutende, so doch immerhin eine beachtenswerthe Rolle gespielt hat.

---

## 70. Neue Fernsprechversuche in New-York.

Einem im »*Scientific American*« No. 20 vom 15. Mai d. J. enthaltenen Aufsatze zufolge sind auf Anregung eines Redakteurs des genannten Blattes — Herrn A. E. Beach — in New-York, sowie in den Vororten dieser Stadt bezüglich der Uebermittelung von Tönen in die Ferne kürzlich Versuche angestellt worden, deren Einzelheiten, sowie deren höchst interessante Ergebnisse nachstehend kurz wiedergegeben sind.

Behufs Vornahme der einleitenden Versuche, welche eine annähernde Feststellung bezweckten, durch wie viele unter einander in Verbindung stehende Stromkreise bz. Leitungen die Stimme eines öffentlichen Redners gleichzeitig in die Ferne weitergeleitet werden könne, wurde zunächst der Hörraum der Plymouth-Kirche in Brooklyn mit dem Büreau des *Scientific American*, sowie mit der im nördlichen Theile von New-York belegenen Wohnung des Herrn Beach leitend verbunden; die letztbezeichneten beiden Punkte wurden mit den Drähten einerseits der *Bell Telephone Company*, andererseits der *Gold and Stock Company* in leitende Verbindung gebracht, und solchergestalt der elektrische Kreis nach allen Richtungen hin ausgedehnt und verzweigt, indem derselbe Büreaux und Privatwohnungen in New-York, Brooklyn, Jersey City, Newark, Orange, Elizabeth, Yonkers und in den übrigen Vororten New-Yorks umfafst. In der Plymouth-Kirche zu Brooklyn war die Leitung unter dem Fufsboden her bis zur Kanzel geführt und dort an zwei Gebeapparaten der bekannten Einrichtung nach Blake angelegt. Die Apparate selbst waren auf einem unterhalb des Sprechpultes des Predigers — Herrn Henry Ward Beecher — befestigten Brettchen in zweckentsprechender Weise angebracht. Die Vorbereitungen zu den Versuchen

waren im Wesentlichen unter Leitung des Herrn Fr. C. Beach, eines Beamten des *Scientific American*, getroffen worden.

Die Kunde von den bevorstehenden interessanten Fernsprechversuchen wurde, nachdem dieselbe auf dem Büreau der *Bell Telephone Company* bekannt geworden war, bald an sämmtliche übrigen Fernsprech-Büreaux mitgetheilt. Dies hatte zur Folge, dafs nicht nur einzelne Beamte ihre Bekannte zu sich ins Büreau riefen, um von dem Erfolg des Versuches Kenntnifs zu nehmen, sondern dafs auch eine nicht geringe Anzahl von Privatleuten, deren Geschäfts- oder Wohnräume mittels besonderer Leitungen an die Büreaus angeschlossen waren, von der Vornahme der Versuche Kenntnifs erhielten. Auch diese versäumten nicht, sogleich einen Theil ihres Bekanntenkreises zu sich zu bitten, und so standen bald an vielen Punkten des weitverzweigten Leitungsnetzes Gruppen von Personen, den Fernsprecher am Ohr, bereit, den Worten des berühmten Redners zu lauschen. Die Ergebnisse, welche der am 18. April vorgenommene erste Versuch lieferte, waren im Grofsen und Ganzen günstiger, als man dieselben zu erhoffen gewagt hatte. Die in Brooklyn selbst, also der Kirche am nächsten, befindlichen Hörer waren im Stande, dem Gottesdienste mit voller Befriedigung zu folgen, dagegen vernahmen die innerhalb der Stadt New-York, sowie in den Vororten Yonkers und Orange horchenden Personen nur die Musik vollständig, die Predigt des Herrn Beecher jedoch nur bruchstückweise. Die gemachten Wahrnehmungen liefsen die Annahme berechtigt erscheinen, dafs die Zahl der in den Stromkreis eingeschaltet gewesenen Fernsprecher eine zu grofse gewesen sei. In der That stellte sich später heraus, dafs z. B. auf einem einzigen Büreau nicht weniger als fünfzehn Fernsprecher in die Leitung eingeschaltet gewesen waren; es wurde ferner nachgewiesen, dafs in Brooklyn, mithin in nächster Nähe des Sprechers, von dem zur Kirche geführten Leitungsdraht an einer Stelle, wo derselbe ein Wohnhaus überspannte, unter Benutzung der Metallbedachung zur Erdverbindung, heimlich eine Ableitung hergestellt und in dieselbe eine beträchtliche Anzahl von Fernsprechern eingeschaltet worden war.

Die Fortsetzung der Versuche fand am nächstfolgenden Sonntage, den 25. April statt. Mit Rücksicht auf die acht Tage vorher gemachten Erfahrungen waren geeignete Mafsregeln dahin ergriffen worden, um eine abermalige Ausdehnung bz. Verzweigung des Leitungsnetzes über das beabsichtigte Mafs hinaus, sowie die Einschaltung einer übermäfsigen Anzahl von Empfangsapparaten durch Unbefugte zu verhüten; aufserdem war der Einstellung der in der Kirche befindlichen Gebeapparate zum höchsterreichbaren Grade der Empfindlichkeit die gröfste Sorgsamkeit gewidmet worden. Die auf das Gelingen der Versuche gerichteten Bemühungen wurden denn auch durch den besten, geradezu wunderbaren Erfolg durchaus belohnt.

Von der ersten Note des Orgel-Präludiums bis zum letzten Worte des Geistlichen am Schlufs des Gottesdienstes wurde jeder Ton, jede Silbe dem Ohre der am Fernsprecher Lauschenden in der vollkommensten Weise zugeführt; die mittels der Leitungen weithin übermittelten Laute kamen ungeschwächt, klar und deutlich zum Gehör; es gewann für die in New-York, Jonkers und Elizabeth hörenden Personen fast den Anschein, als befänden sie sich innerhalb der Kirche in Brooklyn selbst, dem Sprechenden gerade gegenüber. Ebenso vollendet war auch die Uebermittelung der Musik; auch hier wurde jeder Ton der Orgel sowohl als auch des Chorgesanges deutlich vernommen. Zu dem günstigen Ergebnisse der wiederholten Versuche hat jedenfalls der Umstand nicht wenig beigetragen, dafs die Mehrzahl der Theilnehmenden aus Personen bestand, welche in der Handhabung des Fernsprechers Fertigkeit besafsen. Nach dem einstimmigen Urtheile sämmtlicher Betheiligten wurde durch die erlangten Ergebnisse Alles, was an ähnlichen Beobachtungen je bis dahin zu ihrer Kenntnifs gekommen war, bei Weitem in den Schatten gestellt.

---

# II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Das Projekt der Sahara-Eisenbahn, dessen wir zuletzt auf Seite 123 dieser Blätter Erwähnung gethan haben, scheint seiner Verwirklichung näher gekommen zu sein. Dem Präsidenten der Republik Frankreich wurde vom Bautenminister ein Bericht über die Expeditionen erstattet, welche durch das Innere des Sudan entsandt wurden, um Studien über die Anlegung einer Eisenbahn von Algerien nach Senegal zu machen. Soleillet, welcher die erste dieser Expeditionen führte, reiste am 16. Februar von St. Louis im Senegal ab, wurde aber am 20. März in Adrar von Strafsenräubern ausgeplündert und zur Rückkehr gezwungen. Besseren Erfolg hatten die drei anderen Expeditionen. Der Ingenieur Choisy prüfte zwei parallele Linien in der algerischen Sahara, von Laghuat nach El-Goléa; er vermochte für die ganze Strecke Wargla-Biskra genaue Aufnahmen zu machen, ebenso für einen Theil der Strecke Laghuat-El-Goléa. Ueber letzteres hinaus konnte Choisy sich überzeugen, dafs die gröfseren Dünen, welche den Weg nach Tuat versperren, überwunden werden können; sie haben eine Breite von 1 500 m. Zudem wurde die Längenlage von El-Goléa bestimmt, die Grundlage zur allgemeinen Topographie der algerischen Sahara gelegt und die geologische Karte der durchforschten Gegend festgestellt. Oberst-Lieutenant Flatters hatte den Auftrag, in das Land der Tuaregs einzudringen und zu prüfen, ob das Hogargebirge überwunden werden könne. Er überschritt die von Wargla nach El-Biodh sich ausdehnenden Dünen und fand eine Strecke, welche von Wargla bis 150 km über El-Biodh eine flache und feste Ebene ohne allen Sand bildet. Den Erkundigungen zufolge darf man annehmen, dafs dieser Weg sich in gleicher Weise bis zur Spitze der Wasserscheide des Igharghar und des Ballul-Basso ausdehnt. Flatters wird seine Reise im September wieder aufnehmen. Zur Vervollständigung dieser Arbeiten wurden in Algerien selbst noch Studien gemacht.
(Deutsche Rundschau für Geogr. u. Stat.)

---

Apparat zur Messung von schwachen Wechselströmen. Um Wechselströme von minimaler Stärke und von überaus schneller Aufeinanderfolge, wie solche beispielsweise durch die auf dem Prinzipe der Magnet-Induktion beruhenden Fernsprecher erzeugt werden, messen zu können, ist von dem bekannten Physiker Clement Ader neuerdings ein Apparat hergestellt worden, über dessen Einrichtung wir einer in der Zeitschrift »*La lumière électrique*« enthaltenen Beschreibung im Wesentlichen Folgendes entnehmen.

Ein in horizontaler Richtung um seinen Mittelpunkt drehbares Stäbchen trägt an dem einen Ende eine flache Induktionsrolle mit dem Stäbchen parallel und zur Drehungsebene senkrecht gerichteter Drahtführung, während an dem anderen Ende ein lediglich zur Herstellung des Gleichgewichts dienendes Metallplättchen befestigt ist. Zu beiden Seiten der beweglichen Induktionsrolle ist in gleicher Weise, in geringem Abstande von jener, je eine feststehende Rolle angebracht. Die bewegliche Rolle liegt mit den beiden seitwärts befindlichen festen Rollen in einem und demselben Stromkreise.

Die Drahtumwindungen der drei Rollen sind in der Weise hergestellt, dafs der die erwähnte Kombination durchfliefsende Strom die eine der beiden festen Rollen und die bewegliche Rolle in gleicher Richtung, die zweite unbewegliche Rolle hingegen in der umgekehrten Richtung durchläuft. In Folge dieses, das Wesentlichste des Apparates kennzeichnenden Arrangements müssen sich, wie leicht zu ersehen, die drei Rollen bei einer gewissen Stromrichtung gegenseitig in dem Bestreben unterstützen, das oben erwähnte Stäbchen

nach einer bestimmten Richtung hin abzulenken. Wird nun aber die Stromrichtung umgekehrt, so verändert sich natürlich auch in allen drei Rollen die Polarität; gleichwohl bleibt die auf den beweglichen Theil des Apparates ausgeübte Wirkung ihrer Richtung nach dieselbe, wie zuvor. Der Apparat gestattet daher, die Stärke von Wechselströmen, und zwar von beliebig schneller Aufeinanderfolge, messen zu können. Um die Messung des Ablenkungswinkels bei Strömen von minimaler Stärke zu erleichtern, ist, wie bei den Spiegelgalvanometern, in der Mitte des Stäbchens, und zwar parallel zu seiner Drehaxe, ein kleiner Spiegel befestigt, mit Hülfe dessen auf einer in zweckentsprechender Entfernung von demselben angebrachten Scala auch die geringsten, mit dem blofsen Auge direct kaum mehr wahrnehmbaren Ablenkungen noch deutlich abgelesen werden können.

Wie die vorstehende Beschreibung ergeben dürfte, ist der Ader'sche Apparat dem von W. Weber erfundenen, ebenfalls zur Messung von schnell auf einander folgenden Strömen von entgegengesetzter Richtung dienenden Dynamometer im Prinzipe durchaus verwandt, bei welchem bekanntlich auch an Stelle eines dem Einflusse des durch eine feststehende Drahtrolle geleiteten Stromes ausgesetzten Magneten eine von dem zu messenden Strome durchflossene Rolle Verwendung findet.

---

Einem von den Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin über den Handel und die Industrie dieser Stadt für das Jahr 1879 erstatteten Berichte entnehmen wir die nachfolgenden Stellen, welche einen erfreulichen Beweis dafür liefern, dafs die auf dem Gebiete des Telegraphenwesens gemachten bedeutsamen Fortschritte in immer weiteren Kreisen sich Anerkennung verschaffen.

»Die im Sommer 1879 in London versammelt gewesene internationale Telegraphen-Konferenz hat nach vielen Schwankungen und nach Ueberwindung einer erheblichen Opposition hauptsächlich durch das Verdienst der deutschen Delegirten, wichtige Erleichterungen für das die internationalen Telegraphenlinien benutzende Publikum gebracht. Die Ausdehnung des in Deutschland 1876 eingeführten Systems des Worttarifs auf den gesammten internationalen Verkehr, ferner Vereinfachung und Ermäfsigung der meist noch hohen internationalen Telegraphentaxen ist auf dieser Konferenz erreicht.

In der deutschen Geschäftswelt hat die mit dem 24. Januar 1876 eingetretene Umgestaltung des Reichstelegraphen-Tarifs, indem an Stelle der früheren Dreizonensätze eine einheitliche Taxe trat, bei welcher ohne Ansehung der Entfernung die Taxe nach der Wortzahl bemessen wird, zunehmend vermehrten Beifall gefunden; für die Verwaltung kam die verringerte Arbeitsleistung und die gröfsere Schnelligkeit in der Depeschenbeförderung, dazu auch die vermehrte Einnahme in Betracht; aber auch das Publikum steht sich besser dabei; gegenwärtig beträgt der Durchschnitt der Wortzahl der Depeschen 12,7, vordem 18,3.

Nachdem Ende Januar 1875 die vorläufige, am 1. Januar 1876 die endgültige Vereinigung der Telegraphenmit der Postverwaltung eingetreten, und zur Zeit bereits mehr als die Hälfte aller Postbeamten im Telegraphen-Betriebsdienste mit verwendbar geworden sind, ist die Zahl der Telegraphenämter im Deutschen Reiche von 1875 bis Ende 1879 von 1686 auf 5000 gestiegen, eine Anzahl über welche kein anderes Land in Europa verfügt.«

---

Kautionsdarlehne. Die »Statistische Korrespondenz« enthält in ihrer No. 26 vom 10. Juli einige Mittheilungen über Kautionsdarlehne. Sie schreibt: Zu den Erleichterungen, welche die Kautionspflicht von Beamten erfahren hat, gehört die Darleihung der Kaution durch Versicherungsgesellschaften. Unter dem Titel: »Das Beamten-Kautionsdarlehn« (Leipzig, bei Franz Wagner) hat diejenige Gesellschaft, welche den betreffenden Geschäftszweig im Jahre 1869 zum ersten Male eingeführt hat, nämlich die auf Gegenseitigkeit gegründete Lebensversicherungs - Gesellschaft zu Leipzig, einen Bericht erstattet. Danach war Ende 1878 bei 8 deutschen Gesellschaften ein Gesammtbestand von 5 016 782 Mark an 4 752 Beamte geliehener Kautionen vorhanden, 2 681 757 Mark an 2 346 Beamte allein bei der Berichterstatterin.

Die Leipziger Gesellschaft betreibt das in Rede stehende Geschäft als einen sich selbst erhaltenden Zweig ihrer Thätigkeit mit der Mafsgabe, dafs die Darlehnsempfänger bei ihr mit mindestens 1 500 Mark versichert sein müssen; versicherungsunfähige Personen werden mit ihren Darlehnsgesuchen demgemäfs abgewiesen; einschliefslich der durch ihr Vorleben als nicht hinlänglich vertrauenswürdig erwiesenen Antragsteller hat dieses Schicksal in der That den sechsten Theil aller Darlehnssucher betroffen. Die bewilligten Darlehne sind in höchstens 25 Jahren zu amortisiren, und zwar haben für 3 805 von überhaupt 4 332 an 3 541 Personen bewilligten Darlehnen die Schuldner die längste Tilgungsdauer (mit 2,31 pCt. Jahresrate) vorgezogen. An Zinsen, Beitrag zu den Verwaltungskosten und Gewährleistungsbeitrag — dieser abzüglich Rückerstattung des nicht verbrauchten Theiles nach je 6 Jahren — zahlt der Schuldner rund $6^2/_3$ pCt. jährlich.

Ganz schadenfrei blieb der Verband der Schuldner nicht; während der zehn Jahre 1869—1878 geriethen und blieben in Verlust, trotz aller Vorprüfung und Verpfändung 102 448 Mark bei 133 Kautionsempfängern, das sind jährlich 0,77 pCt. der Schuldner und 0,58 pCt. der nicht amortisirten Schuldbeträge. Aufserdem sah sich die Gesellschaft öfters veranlafst, von ihrem Rechte der Kündigung Gebrauch zu machen und erhielt auf diese Weise von 128 Schuldnern 122 142 Mark zurück. Durch Fälligwerden von Versicherungssummen gelangten 126 Kautionen mit 147 837 Mark, durch Freigabe der Kaution seitens der Behörden und Prinzipale 1 199 Kautionen mit 1 090 289 Mark, durch freiwillige Rückzahlungen 384 Kautionen mit 387 924 Mark zum Wiederempfange.

Ein Ausweis über die Vertheilung der bewilligten Darlehne zeigt, dafs die nach Elsafs - Lothringen verabfolgten durchschnittlich am höchsten sind: 453 an 348 dortige Personen gegebene Darlehne betrugen zusammen 1 011 735 Mark; nach Preufsen gingen an 2 050 Personen 2 521 Darlehne mit 2 468 130 Mark, nach den übrigen deutschen Staaten an 1 143 Personen 1 358 Darlehne mit 1 010 085 Mark. Im Einzelnen waren 604 Darlehne an 575 Personen nur 120 bis 500 Mark, dagegen 129 Darlehne an 91 Personen über 5 000 bis zu 16 200 Mark grofs. Von Hauptklassen der Beamten waren am Darlehnsempfange betheiligt:

| | |
|---|---|
| 1 368 Eisenbahnbeamte mit durchschnittlich . . . . . . . . | 1 131 M., |
| 1 687 Post- und Telegraphenbeamte mit durchschnittlich . . . . . . . . | 926 - |
| 177 Post- und Telegraphen-Unterbeamte mit durchschnittlich . . . . . . . . | 376 - |
| 308 Steuerbeamte mit durchschnittlich . . . . . . . . | 3 247 - |
| 218 Staatsbeamte verschiedener Zweige mit durchschnittlich . . . . . . . . | 1 962 - |
| 105 Gemeindebeamte mit durchschnittlich . . . . . | 1 626 - |
| 4 Privatbeamte, ohne die bei Eisenbahnen, mit durchschnittlich . . . . . | 4 789 - |

Nicaragua-Kanal. In Washington ist nunmehr eine Abschrift der Konzession, welche Nicaragua der *American Provisional Society* für den Bau eines interoceanischen Kanals ertheilt hat, eingetroffen. Das betreffende Schriftstück ist von Don Adam Cardenas, Minister des Auswärtigen der Republik Nicaragua, einerseits, und andererseits von A. G. Menocal, Mitglied und Kommissär der obengenannten Gesellschaft unterzeichnet und das darin getroffene Uebereinkommen vom Senat von Nicaragua ratificirt worden. Der genannten Gesellschaft wird das ausschliefsliche Recht zum Bau eines Schiffskanals durch das Gebiet von Nicaragua ertheilt. Der Kanal mufs von genügenden Dimensionen sein, damit die gröfsten Oceandampfer denselben passiren können. Die Schleusen dürfen nicht weniger als 500 Fufs lang und 28 Fufs tief sein. Die Konzession erstreckt sich auf eine Dauer von 99 Jahren vom Tage der Eröffnung des Kanals an; nach Ablauf dieser Zeit soll der Kanal in den Besitz der Regierung von Nicaragua übergehen, doch soll der Gesellschaft das Recht reservirt bleiben, denselben auf weitere 99 Jahre zu pachten. Die Gesellschaft ist befugt, während der Dauer der Konzession am ganzen Kanal oder an einem Theile desselben entlang eine Eisenbahn zu bauen und Telegraphenleitungen anzulegen, auf denen jedoch Regierungsdepeschen frei zu befördern sind. Die Regierung von Nicaragua wird die Häfen an den Ausgangspunkten des Kanals, sowie den Kanal selbst für neutral erklären, damit im Falle des Ausbruches eines Krieges zwischen anderen Mächten und Nicaragua der Verkehr auf dem Kanal nicht unterbrochen werde. Ueberhaupt soll der Kanal für alle Schiffe offen sein, vorausgesetzt, dafs sie die festgesetzten Zölle entrichten und sich den Bestimmungen der Gesellschaft fügen. Truppen fremder Nationen und Kriegsschiffe dürfen in Uebereinstimmung mit den Bedingungen der bestehenden Verträge den Kanal passiren; Kriegsschiffe solcher Nationen jedoch, die mit Nicaragua oder einer anderen centralamerikanischen Republik im Kriege begriffen sind, sind von diesem Privilegium strikte ausgeschlossen. Es werden Anstrengungen gemacht werden, von allen Mächten die Zusicherung einer Garantie für die Neutralität des Kanals und des angrenzenden Landstriches zu erlangen. Die betreffende Konzession kann nur an eine von der *Provisional Society* zu organisirende Baugesellschaft übertragen werden, in keinem Falle aber an eine auswärtige Regierung. Diese Baugesellschaft ist in der bei solchen Unternehmungen üblichen Art und Weise zu organisiren; dieselbe soll ihren Centralsitz in New-York oder einem anderen passend erscheinenden Orte haben und den Namen »Die Nicaragua-Schiffskanal-Compagnie« führen. Es wird der Gesellschaft gestattet, Einwanderer aus allen Theilen der Welt nach Nicaragua zu bringen, doch mufs sich dieselbe verpflichten, sich weder direkt noch indirekt in Angelegenheiten einzumischen, welche den öffentlichen Frieden Nicaraguas bedrohen, ferner Verbrechern oder Friedensstörern keinen Schutz zu gewähren. Die Gesellschaft hat während der Dauer der Konzession keine Steuern zu entrichten. Der übrige Theil des Dokuments bezieht sich auf Routinegeschäfte. Kapitän Phelps, der Präsident der *Provisional Society*, befindet sich augenblicklich in Europa, um Arrangements für den baldigen Beginn des Kanalbaues zu treffen.

(Zeitschr. für Versicherungswesen.)

---

Vollendung der Centraleisenbahn von Guatemala. Der »*Panama Star*« berichtet über die Vollendung der Centraleisenbahn von Guatemala, und zwar ist der erste Personenzug am 1. Juni in Escuintha, der am Stillen Ocean belegenen Endstation der Linie, angekommen. Die Einweihung hat in Gegenwart der Präsidenten der drei Republiken Guatemala, Honduras und Salvador stattgefunden.

---

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 31. Berlin, 30. Juli 1880.

Das Post-Zustellungsverfahren (Schlufs). — Die Neubildung der preufsischen Eisenbahn-Verwaltungsbehörden. — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Mangelhafte Telegramme. Bezeichnung des Absenders auf der Adresse). — Postanweisungs-Schwindeleien. — Post- und Telegraphenwesen in Bayern. — Telegrammgebühren in England. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphenwesens. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindemann. 1880. VII.

Die Veränderlichkeit der Verbesserungen der Gewässer des Festlandes. Von Professor H. Fritz. — Die Entdeckung der Nigerquellen. Von P. F. Bainier. — Nachrichten vom oberen Niel (1. Dr. Wilh. Junker's neue Reise; 2. Beseitigung der Grasbarren im Bahr-el-Gebel durch Ernst Marno; 3. Dr. Eminbey's Reise nach der Westseite des Albertsees). — Das Schicksal der Leichhardt'schen Expedition in Australien. Neue Aufschlüsse und Bestrebungen. — Tracé einer Eisenbahn von Mejillones nach La Paz in Bolivia. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur.

3) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 10. Juli 1880.

An der Frontera. Federzeichnungen aus Südamerika. Von Albert Amerlan. 1. Tierra adentro (Schlufs). — Tetuan. Nach C. Rollesten von W. Schröder. — Vergessene deutsche Posten im Süden. Von Mupperg. II. Die Zahre-Sauris in Venetien (Schlufs). — Minneckes Forschungsreise im Osten von Centralaustralien. Von Henry Greffrath. — Entdeckungen und Arbeiten auf dem Gebiete der Geographie im Jahre 1879. Von Hugo Toeppen. — Skizzen aus Aegypten. Von C. Berghoff. Der heutige Fellah und seine Lage. — Die Alpen. Versuch einer Uebersicht über das mitteleuropäische Hochgebirge. Von Otto Delitsch. — Bilder aus dem Thierleben Südamerikas. Von Anton Goering.

4) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 28. Stuttgart, 12. Juli 1880.

Reisen nach Neu-Guinea. — Antidarwiniana. — Mittheilungen über Corea. — Die Bewegung im Festen. Studie von Dr. E. Reyer. — Die Funde auf dem »versunkenen Schlofs«. — Das Topophon. — Das primitivste Postamt der Welt. — Astronomisches.

5) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, Juli 1880. 7. Heft.

Vereins-Angelegenheiten: I. Mitglieder-Verzeichnifs; II. Vorträge und Besprechungen: Professor Dr. Förster, Die Elektrizität als Helferin der wissenschaftlichen Zeitmessung und des öffentlichen Zeitdienstes. — Abhandlungen: Dr. A. Tobler, das Gegen- und Doppel-Gegensprechen in England. — Dr. Ed. Zetzsche, die Kontrolvorrichtungen an Rommel und Klatkys Distanzsignalen. — Elektrische Uhr von Siemens & Halske. — Ueber die Fortschritte in der Prüfung der Kabel während der Fabrikation und Legung derselben. — Das Pantelephon von de Locht. — Der Telegraph und die Fischerei in Norwegen. — Kleine Mittheilungen. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

6) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**La Lumière électrique.** Tome II. No. 14.

Effets téléphoniques résultant du choc des corps magnétiques. — Nouveau modèle de pile énergique et constante sans acide. — De l'unité dans les unités. — Vérification expérimentale des lois des électro-aimants.

**The Electrician.** Vol. V. No. 10.

Theory on the action of microphones as receivers. — Carbons and diffusing apparatus for the electric light. — Postal telegramms.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 16.** BERLIN, AUGUST. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 71. Aus den Verhandlungen des schwedischen Reichstages, betreffend die Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens in Schweden.

Angesichts der günstigen Ergebnisse, welche mit der in Deutschland, sowie in mehreren anderen Staaten im Laufe der letzten Jahre ins Werk gesetzten Vereinigung der Post und Telegraphie erzielt worden sind, scheint neuerdings auch in Schweden die Ueberzeugung, dafs eine Vereinigung dieser beiden so nahe verwandten Verkehrszweige nothwendigerweise hervorragende wirthschaftliche Vortheile bieten müsse, mehr und mehr zum Durchbruch gekommen zu sein. Ein beredtes Zeugnifs hierfür giebt unstreitig der auf einen in der ersten Kammer des schwedischen Reichstags eingebrachten Antrag von dem zuständigen Ausschufs unterm 13. April d. J. erstattete bezügliche Bericht, welchen wir in seinen wesentlichsten Theilen in deutscher Uebersetzung hier folgen lassen.

»Unter Anführung des Umstandes, dafs in letzter Zeit die Einnahme aus dem Postverkehr und der Telegrammbeförderung zur Bestreitung der Ausgaben für die Post- und Telegraphenverwaltung nicht ausgereicht habe und deshalb zur Deckung des Ausfalls für nöthig befunden worden sei, Beihülfe von anderen Staatsmitteln in Anspruch zu nehmen — ein Verhältnifs, welches, wie der Ausschufs bemerken zu müssen glaubt, bei der Postverwaltung erst Ausgang des Jahres 1878 eingetreten ist — hat in einem in der ersten Kammer des Reichstages gestellten und dem Ausschufs zur Vorberathung überwiesenen Antrag (No. 13) Herr R. Tornerhjelm vorgeschlagen:

Der Reichstag wolle bei Sr. Majestät in Unterthänigkeit beantragen, dafs Ermittelungen darüber angeord-

net werden, wie durch die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung die Einnahmen und Ausgaben dieser Verwaltung sich stellen würden, und dafs, sofern aus einer solchen Ermittelung hervorginge, die Vereinigung sei mit Vortheil für den Staat verbunden, dem nächstzusammentretenden Reichstag ein Gesetzentwurf über die Vereinigung beider Behörden unter eine Verwaltung vorgelegt werde.

Die Frage wegen Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung hat bereits früher bei verschiedenen Gelegenheiten den Reichstag beschäftigt.

In Folge einer von den Reichs-Revisoren gemachten Vorstellung hatte der Reichstag in dem unterthänigsten Bericht vom 13. Mai 1868 beantragt, dafs, nach vorheriger Erörterung der Vortheile und Nachtheile der Vereinigung von Post und Telegraphie unter eine gemeinsame Leitung, Se. Majestät dem Reichstage einen Entwurf zu einem Normaletat für die Postverwaltung vorlegen möchte, welcher, sofern eine Verschmelzung beider Behörden für vortheilhaft befunden würde, auch die Telegraphenverwaltuug in sich begreifen sollte.

Nachdem indefs bei Vortrag dieser Sache am 12. Dezember 1869 Se. Kgl. Majestät unter den damaligen Verhältnissen für gut befunden, keine anderen Anordnungen zu treffen, als den Erlafs der gnädigen Erklärung, dafs an denjenigen Orten, wo beide Verwaltungen es für zweckmäfsig erachteten, die Geschäfte des Postexpediteurs und des Telegraphenvorstehers bei eintretender Vakanz in einer Person vereinigt werden sollten, wurde im Jahre 1871, bei Regelung der Ausgaben unter Tit. 7 des Reichsetats, die Frage wegen Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung unter eine gemeinsame Leitung von Neuem vom Reichstage in Berathung gezogen und in dem Bericht an Se. Kgl. Majestät vom 10. Mai 1871 beantragt: dafs, sofern nach erneuter Prüfung der Verhältnisse die Vereinigung für gut befunden würde, ein Organisationsentwurf ausgearbeitet werden möchte.

Nachdem in Folge dessen von dem damaligen Chef der Telegraphenverwaltung ein Gutachten in der Sache an das Finanzdepartement abgegeben worden war, wurde unter Anführung von Umständen mehr zufälliger Art, wie: dafs die Frage über die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung vor nicht langer Zeit erst der Prüfung Sr. Majestät unterworfen worden, dafs seitdem veränderte Verhältnisse nicht eingetreten, und dafs auch zur Zeit nicht einmal in einer der Verwaltungen eine Chefstelle dienstledig wäre, am 3. November 1871 die Erklärung abgegeben, dafs Se. Majestät der König aus Anlafs des Reichstags-Antrages weitere Anordnungen für nicht erforderlich halte.

Während im Jahre 1869 zur Vereinigung von Post und Telegraphie an einzelnen Orten nur die Genehmigung ausgesprochen worden war, glaubte man im Jahre 1873 die thatsächliche Ausführung derartiger Vereinigungen nach Möglichkeit beschleunigen zu sollen.

Die Verordnung, welche hierüber am 6. Juni 1873 erlassen wurde, bestimmt hauptsächlich:

dafs die Verwaltungen des Post- und Telegraphenwesens gemeinsam darüber zu befinden haben, wann und wo eine Vereinigung der Post- und Telegraphenanstalten eintreten solle, dafs aber andererseits eine solche Vereinigung auf Anfordern einer Verwaltung jeder Zeit auch wieder aufgehoben werden müsse;

dafs einem Beamten der einen Verwaltung, welcher sich in den verschiedenen Dienstzweigen der anderen Verwaltung unterrichten wolle, zu einer gewissen Zeit Gelegenheit dazu geboten werden solle, ohne dafs demselben Kosten für seine Stellvertretung erwachsen;

dafs in den von den beiden Verwaltungen ausgefertigten Bestallungen und Ernennungen die Verpflichtung für den Ernannten zum Ausdruck gebracht werde, sich nicht allein den bei etwaiger Vereinigung des Post- und Telegraphendienstes erweiterten und veränderten Dienstverrichtungen, sondern auch einer

etwa erforderlich werdenden Versetzung nach einem anderen Orte zu unterziehen;

dafs bei der Besetzung von Dienststellen bei vereinigten Postexpeditionen und Telegraphenstationen die Dienstverrichtungen, soweit dies ohne Ungelegenheit geschehen könne, möglichst gleichmäfsig unter dem Post- und Telegraphenpersonal vertheilt werden sollen;

dafs die Vereinigung einer Poststation und Telegraphenstation keine Veranlassung bieten solle zur Herabsetzung der Gebühren *(arfvoden)*, welche früher bei einer jeden dieser Anstalten gezahlt worden seien;

dafs dagegen derjenige, welcher mit der Verrichtung der Amtsgeschäfte *(att bestrida göromålen)* bei einer vereinigten Postexpedition und Telegraphenstation beauftragt sei, einen Abtrag vom Gehalte zahlen solle, im Allgemeinen entsprechend dem vierten Theil des im Etat ausgeworfenen Gehalts bz. Gebührenbetrages;

dafs, wenn bei einer vereinigten Postexpedition und Telegraphenstation die Verwendung mehrerer Beamten oder Gehülfen erforderlich sei, es den Verwaltungen gemeinschaftlich obliege, sowohl die in den Etats der Verwaltungen enthaltenen Gehaltssätze an das dienstthuende Personal zu vertheilen, als auch zu bestimmen, ein wie grofser Theil des im Etat jeder Verwaltung ausgeworfenen Betrages zur Unterhaltung der Gehülfen zu diesem Zwecke angewiesen werden solle;

dafs es ebenso beiden Verwaltungen obliege, die Bedingungen zur Anstellungsberechtigung bei vereinigten Post- und Telegraphenanstalten festzustellen, ferner gröbere Dienstvergehen der gemeinschaftlichen Beamten zu bestrafen, Verabredungen wegen Anmiethung von Diensträumen zu treffen und die Vertheilung des Miethsbetrages auf beide Verwaltungen zu bestimmen;

dafs, wenn die eine Verwaltung ein ohne Nachtheil entbehrliches Grundstück besitze, dasselbe im Falle des Bedürfnisses ohne Miethszins der anderen Verwaltung zu überlassen sei;

und dafs endlich, wenn bei Erledigung einer Sache die beiden Verwaltungen verschiedener Meinung seien, es dem Chef des Finanzdepartements obliege, zu bestimmen, welche der beiden Verwaltungen die Entscheidung treffen solle.

Der mit den vorstehenden Anordnungen beabsichtigte Zweck ist bisher nur in geringem Mafse erreicht worden. Wie nämlich der Ausschufs in Erfahrung gebracht hat, beschränkt sich für jetzt die Zahl der vereinigten Post- und Telegraphenanstalten auf fünf, und auch bei diesen ist die Verschmelzung nur dadurch zu Stande gekommen, dafs — ungeachtet der angeführten Bestimmung wegen möglichst gleichmäfsiger Vertheilung der Geschäfte zwischen dem Personal der Post- und demjenigen der Telegraphenverwaltung — sämmtliche Personen, welche bis jetzt zur gemeinsamen Post- und Telegraphendienstleistung verwendet werden, schon vor ihrer Beförderung in diese Stellen im Telegraphendienst beschäftigt waren, während nur zwei unter ihnen früher der Postverwaltung als Hülfsarbeiter angehörten.

Bei vereinigten Poststationen und Telegraphenstationen wird das Vorsteheramt stets dem früher dort angestellten Telegraphisten übertragen.

Bereits bei Aufstellung des unterthänigen Entwurfs zur Gehaltsregulirung für die Postverwaltung und die Telegraphenverwaltung hatte das zur Bearbeitung dieser Angelegenheit niedergesetzte Comité beantragt, dafs, sofern auch ferner eine Verschmelzung von Post- und Telegraphenanstalten in gröfserem Umfange für wünschenswerth erachtet würde, die bei beiden Verwaltungen angestellten Beamten verpflichtet werden sollten, sich den aus der gemeinsamen Verwaltung der Post- und Telegraphenbehörden etwa entspringenden erweiterten und veränderten Dienstgeschäften zu unterwerfen.

Dieser Antrag wurde sowohl von Sr. Majestät als vom Reichstage angenommen.

Zusammengehalten mit dem gnädigen Erlafs vom 6. Juni 1873, worin bestimmt wird, dafs die Beamten bei

einer Postanstalt oder Telegraphenstation verpflichtet sein sollen, sich den Dienstverrichtungen auch bei einer vereinigten Post- und Telegraphenanstalt zu unterziehen, scheint der angeführte Beschlufs auf die mehr und mehr sich geltend machende Ansicht hinzudeuten, dafs eine wirkliche und vollständige Verschmelzung des Post- und Telegraphenwesens durchgeführt werden müsse. Der Ausschufs glaubt indefs nicht unterlassen zu sollen, hier im Zusammenhange die Gründe wiederzugeben, welche von verschiedenen Seiten für und wider die Vereinigung angeführt worden sind.

Als ein Grund gegen eine solche Vereinigung ist zunächst der Umstand hervorgehoben worden, dafs zwischen den Geschäften innerhalb der beiden Verwaltungen nicht eine solche Gleichartigkeit bestände, um eine Verschmelzung der beiden Verkehrszweige zweckmäfsig erscheinen zu lassen.

Abgesehen davon, dafs in so vielen anderen Ländern eine dieser Auffassung widersprechende Ansicht sich geltend gemacht hat, dürfte in Betracht kommen, dafs die Beförderung schriftlicher Mittheilungen mittels des Telegraphen und die Fortschaffung ebenderselben durch die Post keineswegs so ungleichartige Leistungen in sich schliefsen; verschiedene andere Geschäfte, welche in den letzten Jahren der Postverwaltung übertragen worden sind, wie beispielsweise der bankgeschäftsmäfsige Betrieb mit Postanweisungen und Vorschüssen, das Zeitungs-Kommissionsgeschäft u. s. w., könnten vielleicht mit gröfserem Rechte als solche bezeichnet werden, welche dem ursprünglichen und eigentlichen Wirkungskreise der Post fern stehen.

Ferner ist in dem Bericht vom 30. Dezember 1867 von dem damaligen Chef der Telegraphenverwaltung angeführt worden, dafs die in fremden Ländern bestehenden Verhältnisse für die Vereinigung des schwedischen Post- und Telegraphenwesens nicht ohne Weiteres mafsgebend sein könnten, eine Behauptung, welche auch später wiederholt worden ist. Auch ist in dieser Beziehung in dem genannten Bericht unter Anderem bemerkt worden, dafs in den meisten anderen Ländern, unter denen besonders Frankreich, Oesterreich, Spanien und Portugal genannt werden, die Leitung des Telegraphenwesens einer besonderen Behörde anvertraut sei;

dafs auch in Preufsen, wo ein Versuch mit der Verschmelzung gemacht worden, die Verwaltung des Telegraphenwesens vom Jahre 1868 ab wiederum gänzlich von der Postverwaltung getrennt sei;

dafs in Dänemark die Oberleitung der General-Postdirection für das Telegraphenwesen eine rein nominelle sei, während in Norwegen gar kein Zusammenhang zwischen beiden Behörden bestehe.

Hierzu mufs bemerkt werden,

dafs nicht allein eine Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung in den vorgenannten Ländern Frankreich, Oesterreich und Spanien später stattgefunden hat, sondern eine solche auch in Grofsbritannien, Belgien, Schweiz, Rumänien und Serbien durchgeführt, und dafs, wie der Ausschufs erfahren hat, aufserdem auch den Kammern in Portugal eine Gesetzesvorlage über die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung daselbst inzwischen zugegangen ist;

dafs namentlich auch in Deutschland die Post- und die Telegraphenverwaltung später von Neuem vereinigt worden sind;

und dafs die Anführungen des Chefs der schwedischen Telegraphenverwaltung bezüglich der einschlägigen Verhältnisse in Norwegen und Dänemark, besonders in letzterem Lande, wohl nicht recht übereinstimmen mit den Aeufserungen der betreffenden norwegischen und dänischen Behörden in denjenigen Schreiben, welche dem Bericht der Reichstags-Revisoren über die Prüfung der Verwaltung des Jahres 1865 beigefügt sind.

In dem oben erwähnten Berichte hat der Chef der Telegraphenverwaltung ferner angeführt, dafs bei einer Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung die beiden Vorstandsämter in ein einziges zu verschmelzen sein

würden, wobei aber sehr in Frage käme, ob der gemeinsame Chef die hierher gehörigen ungleichartigen und verantwortungsvollen Obliegenheiten würde bewältigen und ihnen die nöthige Sorgfalt widmen können. Aller Wahrscheinlichkeit nach werde eine solche Vereinigung dahin führen, dafs der gemeinsame Chef seine Aufmerksamkeit mehr auf die eine der beiden Verwaltungen zum Schaden der anderen richtet, sofern nicht besondere Unterchefs oder doch wenigstens einer für jede der beiden Verwaltungen angestellt werden.

Der Ausschufs hat keine Veranlassung, auf eine nähere Untersuchung über die geeignetste Form für eine in Frage kommende Verschmelzung einzugehen, und glaubt in Bezug auf die angeführten Einwendungen nur die Aufmerksamkeit darauf leiten zu sollen, dafs, wenn die Verwaltung in geeigneter Weise organisirt wird, die Durchführung der in Frage gestellten Reform in Schweden kaum auf gröfsere Schwierigkeiten stofsen dürfte, als dies anderwärts der Fall gewesen.

Ferner ist gegen die Verschmelzung der beiden Behörden eingewendet, dafs die Umwandlung eines Theils der Privat-Telegraphenstationen in Staats-Telegraphenstationen, welche bei Vereinigung einer solchen Station mit einer Postanstalt sich als nothwendig ergäbe, nicht vortheilhaft für die Telegraphenkasse sei, da letztere für eine Privat-Telegraphenstation nur unbedeutende Kosten zu zahlen habe, während ihr die Hälfte der Gebühren-Einnahme zu Gute komme;

dafs die Ersparnifs in den Ausgaben der Telegraphenverwaltung, welche durch die Beschäftigung von Frauen als Vorsteherinnen eines Theiles der Telegraphenstationen erzielt werde, in Wegfall kommen würde, da bei Vereinigung mit einer Postanstalt die Vorstehergeschäfte einem männlichen Beamten übertragen werden müfsten;

dafs an solchen Orten, wo als Bedingung für die Errichtung einer Telegraphenstation daselbst die Gemeinde verpflichtet wurde, das Stationslokal kostenfrei herzugeben, zur Vereinigung des Post- und Telegraphenbetriebes es der besonderen Einwilligung der Gemeinde bedürfen würde, das von derselben zu telegraphischen Zwecken hergegebene Local auch zu postdienstlichen Zwecken zur Verfügung stellen zu wollen.

Gegenüber diesen Gründen wird es genügen, anzuführen,

dafs es bereits vor Ausgang des Jahres 1875 als im dienstlichen Interesse liegend erachtet worden ist, alle früheren sogenannten Privat-Telegraphenstationen in Staats-Telegraphenstationen umzuwandeln;

dafs seit dem Jahre 1873 kein Hindernifs mehr obwaltet, auch Frauen als Vorsteherinnen einer Postexpedition zu verwenden;

und dafs nach den bisher bei vereinigten Post- und Telegraphenanstalten gemachten Erfahrungen sich schwerlich annehmen läfst, es werde die eine oder andere Gemeinde, welche ein Lokal zu telegraphischen Geschäften kostenfrei hergegeben, sich der Benutzung eines solchen Lokals zu Postzwecken widersetzen; wenn aber irgendwo derartige Schwierigkeiten erhoben würden, könnte ja mit demselben Recht, wie bisher die Hergabe des Stationslokals als Bedingung für die Einrichtung einer Telegraphenstation gestellt wurde, die gleichzeitige Benutzung dieses Lokals zu den Postdienstgeschäften als Bedingung für den Fortbestand dieser Vergünstigung gefordert werden«.

---

Der hier nur auszugsweise wiedergegebene Bericht des Ausschusses schliefst mit folgendem Antrage:

»Da sonach die Gründe, welche gegen die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung geltend gemacht worden sind, zum grofsen Theile in Folge neuerdings eingetretener Aenderung der Verhältnisse ihre Bedeutung verloren haben, oder wenigstens nicht in Betracht kommen können gegenüber den wichtigen Momenten, die auch in unserem Lande für die Durchführung einer in anderen Ländern mit viel ausgebildeterem Verkehrswesen bereits ins Werk gesetzten Reform sprechen: so

glaubt der Ausschufs beantragen zu müssen,

die Kammer wolle ihrerseits beschliefsen, dafs der Reichstag an Se. Kgl. Majestät in Unterthänigkeit den Antrag richte, auf Ausarbeitung eines dem nächstzusammentretenden Reichstag vorzulegenden, auf die Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung zu einer Behörde gerichteten Organisations-Entwurfs, wie solcher bereits in dem Reichstagsberichte vom 10. Mai 1871 beantragt worden war.«

## 72. Die Entwickelung des Telegraphen-Regals in England im Vergleich mit den entsprechenden Verhältnissen anderer Staaten.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Pennrich in Berlin.

Es ist bekannt, dafs die Frage, ob die Telegraphie ein Regal sei, nicht nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen für alle Staaten gleichmäfsig beantwortet werden kann; es kommt vielmehr darauf an, ob in den einzelnen Ländern der Staat sich diesen Thätigkeitszweig vorbehalten hat, oder nicht.

Der erste Staat, welcher die Telegraphie zum Regal erhob, war Frankreich. Hier wurde im §. 1 der Verordnung vom 27. Dezember 1851 festgesetzt, dafs keine Telegraphenlinie hergestellt oder dem Depeschen-Verkehr überlassen werden durfte, als durch die Regierung oder unter Genehmigung derselben. Dieser Auffassung Frankreichs schlossen sich später an das Königreich Niederland (Gesetz vom 7. März 1852, *tot regeling der gemeenschap door electromagnetische Telegraphen*, Art. 2), die Schweiz, (Gesetz vom 20. Dezember 1854, betreffend die Organisation der Telegraphen-Verwaltung, Art. 1) und verschiedene nichtdeutsche Staaten.

In Deutschland war vor der Gründung des Norddeutschen Bundes das Königreich Sachsen der einzige Staat, in welchem die Telegraphie zum Regal erhoben worden war. §. 1 des Gesetzes vom 21. September 1855, welches sich auf die Herstellung und den Betrieb elektro-magnetischer Telegraphen bezog, setzte fest, dafs die Herstellung elektromagnetischer Telegraphen-Verbindungen der ausdrücklichen Genehmigung der Minister des Innern und der Finanzen unterworfen war, und dafs letztere zugleich für jeden einzelnen Fall die Bedingungen, unter welchen die Erlaubnifs ertheilt wurde, festsetzen sollte.

In Preufsen wurde 1855 den Kammern ein ähnlicher Gesetzentwurf vorgelegt über die Voraussetzungen, unter welchen die Telegraphie zum Regal erhoben werden sollte; der Entwurf erhielt indessen nicht Gesetzeskraft.

Erst durch die Gründung des Norddeutschen Bundes und in weiterer Folge des Deutschen Reiches wurden auch in dieser Beziehung in Deutschland einheitliche feststehende Verhältnisse geschaffen. Nach Art. 48 beider Verfassungen soll das Telegraphenwesen für das gesammte Gebiet des Deutschen Reiches (bz. des Norddeutschen Bundes) als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eingerichtet und verwaltet werden. Hieraus ergiebt sich, dafs alle solche telegraphische Verbindungen, welche den Zweck verfolgen, gegen Bezahlung dem Publikum ein Verkehrsmittel zu bieten, dem Reiche ausschliefslich vorbehalten sind. Es darf daher die Einrichtung und der Betrieb solcher Telegraphenlinien von Privatpersonen ohne Zustimmung der Reichs-Telegraphenverwaltung nicht stattfinden. Aus dem obenerwähnten Satze der beiden Verfassungs-Urkunden folgt ferner, dafs durch die Anlage einer Privat-Telegraphenleitung dem Rechte der Reichs-Telegraphenverwaltung: die Strafsen zur Anlage der Reichs-Telegraphenlinien zu benutzen (Bundesraths-Beschlufs vom 25. Juni 1869, Handbuch für Post und Telegraphie, S. 194 und 195) Eintrag geschehen könne, dafs ferner das Be-

stehen von Privat-Telegraphenanlagen ohne Wissen der Reichs-Telegraphenverwaltung und mithin auch ohne Möglichkeit der Kontrole durch diese sachverständige Verwaltung sehr wohl zu einer mifsbräuchlichen Benutzung der Anlagen und in Zeiten politischer Erregung zu einer Schädigung des öffentlichen Interesses Anlafs geben könne.

Bei der grofsen Bedeutung der Frage dürfte es von Interesse sein, zu sehen, wie im Grofsbritannischen Königreiche, dem Lande der freien Konkurrenz, die Herstellung und Benutzung von Telegraphenanlagen ursprünglich völlig freigegeben war, wie man jedoch bald genug zum vollständigen Staatsmonopol gelangte.

Für die Entwickelung des Telegraphen-Regals im Grofsbritannischen Königreiche sind vorzugsweise vier Gesetze von Bedeutung: vom 28. Juli 1863, vom 31. Juli 1868, vom 9. August 1869 und vom 16. August 1878.

Die Telegraphie war lange Zeit der freien Initiative der Privat-Industrie überlassen worden, ohne irgend einem Spezialgesetz unterworfen zu sein. Erst durch das Gesetz vom 28. Juli 1863 wurden der Regierung begrenzte Rechte verliehen, gleichzeitig aber auch die finanziellen Interessen der Unternehmungs-Gesellschaften geschützt. Diese Rechte der Regierung waren im wesentlichen folgende:

1. Staatstelegramme haben bei der Beförderung den Vorrang vor anderen Telegrammen (Art. 48):

2. die Gesellschaften können auf Veranlassung des *board of trade* (oberste Behörde für Handelssachen) verpflichtet werden, neue Telegraphenanlagen herzustellen oder bereits vorhandene, ihnen gehörige Anlagen für den ausschliefslichen Dienst des Staates bz. der Krone unbenutzt zu lassen (Art. 49);

3. der *board of trade* ist berechtigt, wenn eine Gesellschaft die ihr aufgetragene Herstellung einer Telegraphenanlage verweigert oder vernachläfsigt, die Letztere, vorbehaltlich des Regresses an die Gesellschaft, erbauen zu lassen (Art. 50);

4. für die Herstellung einer Anlage im Auftrage des *board of trade* erhält die Gesellschaft Entschädigung aus der Staatskasse und zwar in Form einer einmaligen Abfindungssumme oder einer jährlichen Rente (Art. 51);

5. wenn nach Ansicht eines Staatssecretairs es für den öffentlichen Dienst wünschenswerth erscheint, dafs die Regierung eine Kontrole ausübe über die Beförderung der durch die Telegraphen der Gesellschaft ausgewechselten Telegramme, so kann der zuständige Staatssecretair den ganzen Dienst der Gesellschaft oder einen Theil desselben seiner Aufsicht unterstellen, oder damit solche Personen beauftragen, welche die Kontrole in vorgeschriebener Weise auszuführen haben. Diese Beaufsichtigung darf sich zunächst zwar nur auf die Dauer einer Woche erstrecken; der Staatssecretair kann dieselbe aber von Woche zu Woche erneuern und zwar so lange, als die Umstände, welche die Veranlassung zu der Mafsregel gegeben haben, noch fortbestehen. Dagegen werden der Gesellschaft die durch diese Kontrole entstehenden Verluste aus der Staatskasse vergütet; die Höhe der zu gewährenden Entschädigung wird zwischen dem Staatssecretair und der Gesellschaft im Wege des Akkords oder im Differenzfalle durch Schiedsurtheil vereinbart (Art. 52).

Diese dem Staate durch das vorbezeichnete Gesetz verliehenen Rechte erwiesen sich indefs nicht lange als ausreichend; die Bedürfnisse des Verkehrs brachten sehr bald in der öffentlichen Meinung eine Bewegung hervor, welche dahin drängte: den Telegraphendienst womöglich ganz in die Hände des Staates zu bringen. Dieser Bewegung verdankt das Gesetz vom 31. Juli 1868 seine Entstehung; dasselbe autorisirte die Postverwaltung, den gröfsten Theil der Telegraphen-Anlagen zurück zu erwerben und abzulösen. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Gesetzes waren folgende:

Der General-Postmeister wird ermächtigt, von den Telegraphen-Anlagen der Gesellschaften das Ganze oder diejenigen Theile, welche er für zweckmäfsig hält, anzukaufen. Er, wie seine Dienstnachfolger, wird Verwalter und Verwahrer jeder Unternehmung

und jedes anderen Besitzthums, welches kraft dieses Gesetzes angekauft worden ist (Art. 4). Nach Art. 5 konnte jede Gesellschaft die Nutzniefsung ihrer Anlagen an die Postverwaltung verkaufen. Nach Art. 6 sollten alle Uebereinkünfte und Verpflichtungen, welchen die Gesellschaft von früher her unterworfen war, durch die einzige Handlung der Erwerbung auf die Regierung übertragen werden. Nach Art. 7 sollte der Rückkauf von Anlagen für den Staat obligatorisch werden, wenn der letztere von der Gesellschaft hierzu aufgefordert wurde. — Art. 8 endlich verpflichtete den Staat, den drei gröfsten Telegraphen-Gesellschaften, welche damals bestanden, gegenüber, die Benutzung ihrer Anlagen zu erwerben, auf Antrag derselben und unter finanziellen Bedingungen, welche offenbar hervorragende Vortheile für die Aktionaire und das Personal der Gesellschaften festsetzten.

Zur Erreichung des angestrebten Zwecks war dieses Gesetz insofern nicht genügend, als dasselbe weder den Gesellschaften eine Verpflichtung zur Uebertragung ihres Eigenthumsrechts auferlegte, noch der Regierung irgend ein ausschliefsliches Privilegium übertrug.

Es konnte daher nicht Wunder nehmen, dafs, bevor noch die Regierung auf Grund dieses Gesetzes die Verwaltung des Telegraphenwesens im Vereinigten Königreiche in die Hand genommen hatte, durch ein neues Gesetz vom 9. August 1869 das Princip des Staatsmonopols für die Telegraphie festgestellt wurde. Der Art. 4 dieses letzteren Gesetzes setzte fest:

> Der General-Postmeister (bz. seine Organe) hat (vorbehaltlich bestimmter, im Art. 5 des Gesetzes bezeichneter Ausnahmen) das ausschliefsliche Privilegium, Telegramme im Vereinigten Königreiche zu befördern und die Anlagen herzustellen, welche zur Absendung, Aufnahme und Rücksendung der Telegramme nothwendig sind. — Ausgeschlossen von diesem Privilegium sind nach Art. 5:
>
> 1. Telegramme, für deren Beförderung keine Gebühr festgesetzt ist, und welche befördert werden auf einer Anlage, die ausschliefslich für den Privatgebrauch und das Gewerbe des Eigenthümers hergestellt ist;
> 2. Telegramme, befördert auf einer für den ausschliefslichen Gebrauch einer Korporation, Gesellschaft oder Privatpersonen hergestellten Anlage, für deren Absendung, Aufnahme, Beförderung oder Rücksendung keinerlei Geldbetrag oder Entschädigung versprochen, festgesetzt oder gegeben worden ist;
> 3. Telegramme, welche unter der Autorisation oder dem schriftlichen, für den einzelnen Fall oder allgemein ertheilten Einverständnisse des General-Postmeisters Beförderung erhalten haben;
> 4. Telegramme, befördert durch eine Gesellschaft, welche bereits am 22. Juli 1869 bestanden hat, und deren Besitz durch den General-Postmeister noch nicht erworben worden war;
> 5. Telegramme, deren Beförderung nach dem Gesetz von 1868 oder früheren, durch dieses Gesetz aufrecht erhaltenen Bestimmungen gestattet war;
> 6. Telegramme im Austausch mit Gebieten aufserhalb des vereinigten Königreiches.

Der Art. 6 des Gesetzes setzt eine Strafe von 5 L. für denjenigen fest, welcher, sei es eine Gesellschaft, Korporation oder Privatperson, in Zuwiderhandlung gegen das ausschliefslich dem General-Postmeister zustehende Monopol ein Telegramm befördert, aufnimmt oder ausliefert, oder welcher hierbei hilft oder mitwirkt. Ist der Zuwiderhandelnde Beauftragter oder Unterbeamter eines andern, so trifft Letzteren die Strafe.

Das Gesetz vom 16. August 1878 endlich hatte den Zweck: die Rechte der Telegraphenverwaltung in solchen Fällen zu schützen, in denen Personen, welche in der Nähe von Telegraphenlinien Werke aufführen, Störungen oder Schädigungen der Drähte oder Apparate verursachen, und giebt derselben gewisse Rechte auf die Bestimmung

der Trace bei neuen Eisenbahnen, Kanälen etc. Die wesentlichsten Vorschriften dieses Gesetzes sind folgende:

Art. 3. Wenn Personen oder Körperschaften, die nach den gesetzlichen Bestimmungen berechtigt sind, um ihre Zustimmung befragt zu werden, zur Anlage von Telegraphenlinien auf offener Strafse innerhalb 21 Tagen ihre Entschliefsung der Verwaltung nicht kund gethan haben: so soll angenommen werden, dafs eine Differenz zwischen beiden Theilen besteht. Diese soll ausgeglichen werden in England, Wales und Irland durch die polizeilichen Behörden des betreffenden Bezirks oder den Grafschaftsrichter, in Schottland durch den Friedensrichter. Appellationen gegen die Erkenntnisse müssen binnen 21 Tagen bei den *Railway Commissioners* angebracht werden, die auch alle anderen Streitigkeiten, welche sich aus dem vorliegenden Gesetz ergeben möchten, zu entscheiden haben.

Art. 6. Bei allen Strafsen-, Kanal-, Eisenbahn- etc. Bauten, die durch das Parlament bewilligt sind, soll der Telegraphen-Verwaltung das Recht zustehen, längs der Strecke dieser Bauten Telegraphenlinien anzulegen, dieselben zu ändern etc., und zu dem Zwecke die Anlagen zu betreten u. s. w., soweit Störungen des Betriebes hierdurch nicht verursacht werden, und vorbehaltlich der Entschädigung für etwa vorgekommene Schädigungen der Unternehmungen oder konstante Ausgaben, die den Unternehmern erwachsen. Bezüglich derjenigen Eisenbahnen, welche nach früheren Bestimmungen das Recht besitzen, selbst Telegraphenlinien anzulegen, soll das Recht der Telegraphen-Verwaltung so lange ruhen, als die Eisenbahnen willens und im Stande sind, ihr bezügliches Recht auszuüben.

Art. 7 enthält die Bedingungen, welche vom Parlament autorisirte Unternehmungen, die auf die Führung der Telegraphenlinien oder den Telegraphenbetrieb von Einflufs sind, zu erfüllen haben.

Art. 8. Störungen des Telegraphenbetriebes sind zu strafen: 1. durch Ersatz der Kosten, welche die Herbeiführung des normalen Zustandes erfordert, und, wenn die Störungen muthwillig verursacht sind, aufserdem durch eine Strafe von höchstens 20 Pfd. Sterl. für jeden Tag, an welchem der Telegraphendienst unterbrochen wird, oder ein Bauschquantum von höchstens 50 Pfd. Sterl. Eine Störung wird nicht als eine muthwillige angesehen, wenn dieselbe der Verwaltung 14 Tage vorher angekündigt und in der Ausübung eines gesetzlichen Rechts begründet ist.

Art. 9. Personen, welche der Verwaltung oder ihren Beamten in der Ausübung der Rechte und Pflichten, die ihnen kraft dieses Gesetzes zustehen, Hindernisse in den Weg legen, sollen mit einer Geldbufse bis 10 Pfd. Sterl., bei längerer Dauer des Hindernisses bis 10 Pfd. Sterl. für jeden Tag bestraft werden.

Art. 10. Die Beitreibung der Strafen erfolgt durch richterliche Personen oder Behörden.

Durch Vorstehendes dürfte der Nachweis geführt sein, dafs man im Grofsbritannischen Königreiche zwar Anfangs versucht hatte, den Telegraphenbetrieb der Privatkonkurrenz zu überlassen, jedoch zu der Ueberzeugung gelangt war, dafs dieser Dienstzweig Monopol des Staates sein müsse, um dem grofsen Ganzen erspriefsliche Dienste leisten zu können. Die Durchführung dieser Ueberzeugung, die Ablösung der Seitens der Telegraphen-Gesellschaften erworbenen Rechte hat dem Staate grofse Summen gekostet.

Angesichts dieser Vorgänge und des Umstandes, dafs in anderen wichtigen Staaten, z. B. Deutschland, Frankreich, Italien, der Schweiz, der Staat sich von Anfang an den Betrieb der Telegraphie entweder auf Grund gesetzlicher Bestimmungen oder wenigstens thatsächlich ausschliefslich vorbehalten hatte, darf die Frage: ob es geeigneter sei, die Ausübung der Telegraphie der Privatkonkurrenz zu überlassen, oder ob der Staat besser daran thue, den betreffenden Verkehrszweig selbst auszuüben, zu Gunsten der letzteren Alternative entschieden werden. Zur Begründung dieser Ansicht möge die

nachfolgende Stelle aus der Abhandlung des Dr. Friedrich Meili: »Das Telegraphen-Recht, Zürich 1871«, S. 18 ff., hier ihren Platz finden.

»Es läfst sich wohl mit gutem Grunde behaupten«, heifst es a. a. O., »dafs es einzelne Verhältnisse giebt, bei denen überwiegende Interessen dafür sprechen, dafs sie vom Staate direct administrirt werden. Zu diesen Verhältnissen zähle ich auch die Ausübung der Telegraphie. Zur Unterstützung dieser Ansicht darf man wohl ins Feld führen die Bedeutung der Telegraphen für den gesammten Umfang der Staatsbürger ohne Ausnahme, kann man geltend machen die nahe Verbindung dieser Anstalt mit den Posten, ja auch die Beziehung zu der politischen Thätigkeit des Staates, ferner die Nothwendigkeit einer einheitlich gefügten Leitung im Innern und einer einheitlichen Vertretung nach Aufsen. Unter diesen Umständen würde die ganze Reihe von Privatgesellschaften, welche das Telegraphenwesen in den Händen hätten, nicht genügt haben, so schnell diejenige Einheit hervorzubringen, auf der meiner Ueberzeugung nach die jetzt errungenen grofsartigen Erfolge ruhen, kraft deren man heute von einer systematisch gegliederten Welt-Telegraphie reden kann. Zwar zweifle ich nicht, dafs die Privatgesellschaften eifrig auf ihr spezielles Wohl bedacht gewesen wären, allein der in diesen Verhältnissen so nothwendige Blick nach dauernden und bleibenden Erfolgen wäre eben untergegangen in den nächstliegenden und kurzsichtigen Interessen der einzelnen Privaten. Man hat das Gegentheil behaupten wollen und gesagt, »dafs, wenn der Staat hier den Privaten freie Hand gelassen hätte, die Telegraphen so viel rascher erstellt, so viel allgemeiner verbreitet, so viel dienstfähiger, so viel billiger dargeboten sein würden«.

Auf diese Behauptung hin antwortet Knies in seinem Werke: »Der Telegraph als Verkehrsmittel« (1857), S. 261 und 263: »Wir lassen uns in dieser ganzen Darstellung von nichts als von den Interessen der Volkswirthschaft und von der Kraft des zulässigen Beweises, d. h. von dem Gewicht der vollendeten Thatsachen oder der logischen Schlufsfolgerung leiten. Im Hinblick hierauf müssen wir jener Einrede theils geradezu, theils mittelbar widersprechen. Aus früher angeführten Gründen kann wohl im Eisenbahnbau, nicht aber im Telegraphenwesen von erheblichen Unterschieden in den Herstellungskosten die Rede sein. Private müssen sogar ein ganz neues Personal anstellen, der Staat kann vorhandenes, möglicherweise durch die gewöhnlichen Dienste nicht ganz in Anspruch genommenes Personal aufbieten, ein Umstand, dem es gewifs theilweise zuzuschreiben ist, dafs auch die Betriebskosten der Staatstelegraphen im Durchschnitt keineswegs über die der Privattelegraphen hinausstehen.« Ferner: »Während nun von Unterschieden in den Anlage- und Betriebskosten im Telegraphenwesen zu Gunsten der Privattelegraphie gar keine Rede sein kann, darf man sich andererseits weder im Briefpostverkehr, noch im Telegraphenbetrieb von dem, was man sonst freie Konkurrenz der Privatunternehmer nennt, etwas anderes als Täuschungen oder Mifslichkeiten versprechen.«

Nach kurzer Erörterung des in England und Amerika zu Gunsten des Telegraphen-Regals eingetretenen Umschwunges in der öffentlichen Meinung schliefst Meili:

»Diese Vorgänge zweier so bedeutsamer Nationen scheinen mir darauf hinzuweisen, dafs die Ausübung der Telegraphie zweckvoller in den Händen des Staates da bleibt, wo sie bereits in dieser Weise betrieben wird, und dafs es wünschbar ist, in denjenigen Staaten, wo Privattelegraphen noch bestehen, diese — immerhin gegen vollständige Entschädigung — aufzukaufen und sie der dauernden Administration des Staates einzuverleiben.«

# 73. Briefe Alexander v. Humboldt's an seinen Bruder Wilhelm v. Humboldt aus den Jahren 1799 bis 1829*).

Mit Recht hebt der ungenannte Biograph der Brüder v. Humboldt in der kurzen lebensgeschichtlichen Uebersicht, welche er diesen bisher nicht veröffentlichten Briefen des Altmeisters der Naturforschung voranschickt, die Thatsache hervor, dafs es das Loos ungewöhnlicher Menschen sei, auch ihre augenblicklichsten Aeufserungen, wie sie sich namentlich in vertrauten Briefen finden, von der Nachwelt festgehalten zu sehen. Vielfach ist ja mit diesem sogenannten Rechte der Nachwelt arger Mifsbrauch getrieben worden, und Alexander v. Humboldt hat in der Voraussicht, dafs ihm ein gleiches Schicksal bevorstehe, solche vertrauliche Mittheilungen, welche er vor der Neugierde posthumer Forscher schützen wollte, zum gröfsten Theile bereits selbst vernichtet. Im Allgemeinen aber mufs anerkannt werden, dafs die späteren Geschlechter so beglaubigter und authentischer Zeugnisse von dem Charakter und der Sinnesart hervorragender Menschen, wie sie Briefe derselben darzubieten pflegen, für die Darstellung der ganzen Gestalt solcher Geistesheroen nicht entbehren können und daher auf deren Kenntnifs berechtigte Ansprüche haben. Bei einem Manne von der Bedeutung Alexander v. Humboldt's sind derartige Zeugnisse um so werthvoller, als er, wie sein Biograph treffend sagt, »wohl die gröfseste Peripherie des Weltzusammenhanges um sich gezogen hatte, die je ein gelehrter Privatmann besafs«, und sich daher in lebendigem Verkehr mit zahlreichen Menschen vieler Länder und nach jeder Richtung des Geistes hin befunden hat. Seine wissenschaftlichen Forschungen und Leistungen gaben ihm gewissermafsen einen Kulturbezug zu ganzen Völkern; seine Stellung war eine der Welt angehörige, kosmopolitische. Von diesem Gesichtspunkte aus und im Hinblick darauf, dafs die Briefe neben rein persönlichen Zügen zugleich ein wichtiges kulturgeschichtliches Material enthalten, kann die vorliegende Veröffentlichung, um welche die Enkelin Wilhelm v. Humboldt's, Fräulein Mathilde v. Humboldt in Ottmachau, durch Entzifferung der bekanntlich fast unlesbaren hieroglyphischen Handschrift ihres Grofsoheims sich wesentliche Verdienste erworben hat, als eine wichtige Ergänzung des Gesammtbildes der weltumfassenden wissenschaftlichen Wirksamkeit des berühmten Gelehrten, wie es namentlich von Haym und Bruhns (1872) in biographischen Denkmälern mustergültig entworfen ist, nur mit Freuden und Anerkennung begrüfst werden.

Die Sammlung umfafst sechs Briefe von der amerikanischen Reise (1799 bis 1802), 37 Briefe aus der Zeit des Pariser Aufenthaltes, welche namentlich wegen des innigen Ausdrucks der tiefen Seelengemeinschaft Alexander's mit seinem Bruder Wilhelm, sowie wegen der Züge herzlicher Freundschaft für die lange kränkelnde Gattin Wilhelm's, die kunstsinnige Karoline, geb. v. Dachroeden bemerkenswerth sind, endlich 19 Briefe von der Reise nach Rufsland (1829), alle erfüllt von dem Wesen jenes Geistes der Humanität, dem wir auf literarischem Gebiete die Schöpfungen der Dichterfürsten Goethe und Schiller, auf naturwissenschaftlichem Gebiete den »Kosmos«, das Kunstwerk der Zusammenfassung der physischen Erscheinungen des Erdballs, verdanken.

Das Studium dieser Briefe lenkt den Blick auf eine glänzende Epoche des Fortschritts der Naturerkenntnifs; wir glauben daher im Interesse unserer Leser die wichtigsten Thatsachen aus jenen Briefen hier kurz zusammenfassen zu sollen.

Als Alexander v. Humboldt zufolge Genehmigung der spanischen Regierung, behufs wissenschaftlicher Erforschung des spanischen Amerikas, mit dem französischen Gelehrten Bonpland am

*) Herausgegeben von der Familie v. Humboldt. 1880. Verlag der J. G. Cotta'schen Buchhandlung in Stuttgart.

5. Juni 1799 von Coruña (Palos) in den Ozean hinaussegelte, um »die Welt der Welt tiefspähend abzuringen«, erkannte Goethe als einer der Ersten die Bedeutung dieses grofsen Unternehmens seines jungen Freundes und schrieb mit ahnendem Geiste an Wilhelm v. Humboldt: »Bei seinem Genie, seinem Talent, seiner Thätigkeit ist der Vortheil seiner Reise für die Wissenschaften ganz incalculabel; ja man kann behaupten, dafs er über die Schätze, deren Gewinnst ihm bevorsteht, künftig dereinst selbst erstaunen wird.« Wir wissen heute, dafs jenes prophetische Wort sich glänzend bewahrheitet hat. Am 19. Juni landete Alexander in Santa Cruz auf Teneriffa; am 16. Juli betrat er zu Cumaná (Venezuela) den Boden der neuen Welt, als deren »wissenschaftlichen Wiederentdecker« ihn Karl Ritter gefeiert hat.

Welche Fülle von Eindrücken bot ihm die majestätische, üppige Natur der Tropen dar! »Wir sind hier einmal in dem göttlichsten und vollsten Lande, schreibt er, wunderbare Pflanzen, Zitteraale, Tiger, Armadille, Affen, Papageien und viele echte halbwilde Indianer, eine sehr schöne und interessante Menschenrasse. Wie die Narren laufen wir bis jetzt umher; in den ersten Tagen können wir nichts bestimmen, da man immer einen Gegenstand wegwirft, um einen andern zu ergreifen. Bonpland versichert, dafs er von Sinnen kommen werde, wenn die Wunder nicht bald aufhören.« — Nichts entgeht dem forschenden Geiste der beiden Gelehrten; die wunderbare Vegetation und die gewaltige Thierwelt werden ebenso sorgsam untersucht und bestimmt, wie die Gestirne und die Tiefen der Erde, die Krater der Vulkane und die Nervenfasern des thierischen Organismus, die Ablenkung der Magnetnadel, wie die Abweichungen der Menschenrassen und ihre Dialekte, — eine glückliche Stufe idealer Zusammenfassung des Studiums der Natur, wie sie den auf mühsame Spezialforschung angewiesenen Epigonen leider nicht mehr vergönnt ist.

In jene Zeit (Januar bis Juli 1800) fällt die erste grofse geographische That Alexander v. Humboldt's: die Entdeckung der Orinocoquellen (zwischen 2° und 3° n. Br. und 46° w. L. von Ferro) und die Feststellung des Zusammenhangs der Gewässer des Orinoco- und des Amazonenstroms vermittelst des Cassiquiare, eines Armes des Orinoco, der mit dem in den Amazonenstrom fliefsenden Rio Negro in Verbindung steht. Humboldt drang mit Bonpland von Porto Cabello und Valencia landeinwärts durch die Llanos zum Apure (Nebenflufs des Orinoco) vor, schiffte über die Katarakte des Apure hinweg, letzteren aufwärts, gelangte unter 2° n. Br. in die kleinen Flüsse Atabapo, Tramini und Temi, und erreichte sodann Canno Pimichia am Rio Negro, der zuerst abwärts bis zu den Grenzen von Brasilien und Grofs-Para, und alsdann aufwärts zwölf Tagereisen lang bis zum Cassiquiare beschifft wurde. Auf dieser Fahrt zwischen dick verwachsenen Urwäldern, wo Tiger auf Bäumen hausten, weil zu üppiger Pflanzenwuchs das Betreten des Erdbodens verhinderte, waren die Reisenden Mühsalen aller Art und häufiger Todesgefahr ausgesetzt. Vom Cassiquiare aus wurde der Orinoco erreicht und sodann letzterer aufwärts bis zum Vulkan Duida, nahe bei seiner Quelle, verfolgt, 500 franz. Meilen tiefer landeinwärts, als je ein Weifser vorgedrungen war. Am Weitergehen hinderte die Reisenden die Wildheit der menschenfressenden Guaicas. Vom Berge Duida trat Humboldt auf dem Orinoco die Rückreise an, erreichte im Juli 1800 das durch seine Fieberbäume berühmte St. Thomé de la Angostura, wo sich der von den giftigen Miasmen der äquatorialen Wälder angegriffene Bonpland vom Fieber erholte. Im September trafen beide Gelehrte wieder in Cumaná ein, für alle Mühen und Gefahren reich entschädigt durch eine grofsartige Ausbeute an Pflanzen- und anderen wissenschaftlichen Sammlungen. Von dieser Reise Humboldt's und Bonpland's datirt recht eigentlich die erste Karte des Innern von Süd-Amerika nördlich vom Orinoco- und Amazonenstrom, zu deren Vervollständigung Humboldt voll Feuereifers sich entschlofs, eine weitere höchst

beschwerliche und gefahrvolle Landreise über Santa Fé de Bogotà (früher Neu-Granáda) und Popayan, sowie über die Kette der Anden nach Quito anzutreten, anstatt auf dem bequemeren Seewege über Panama und Guayaquil nach Peru zu gehen. Zu diesem Zwecke begab Humboldt sich mit seinen Gefährten von Cartagena de las Indias, dem meist blühendsten Emporium des europäisch-südamerikanischen Handels, auf dem krokodilreichen Magdalenenflusse, wo die Reisenden durch Stromanschwellungen, Katarakte und Unwetter aller Art 45 Tage lang in dichten, von Fiebermiasmen und Mosquitos erfüllten Wäldern aufgehalten wurden, über Honda mit seinen Zimmet- und Mandelbaum-Pflanzungen und Chinabaumwäldern nach Santa Fé, dem Wohnorte des namhaften Botanikers José Celestino Mutis, des Freundes Linné's, an dessen reichhaltigen botanischen Sammlungen sie sich erfreuten, und dessen Vermittlung ihnen eine vortreffliche Aufnahme bei dem Vicekönige von Neu-Granada verschaffte. In Santa Fé mufsten Humboldt und Bonpland zwei Monate bleiben, weil der letztere wiederum am Fieber litt; Humboldt durchforschte unterdessen die ganze Umgegend und fand bei Santa Fé im Campo de Gigante zahlreiche Reste fossiler Elephantenknochen, welche die Existenz gigantesker Elephanten in Amerika erwiesen haben. Im September 1801 gingen die Reisenden über Cartago und Bugo durch das Thal des Caúcaflusses nach Popayan, wo die Basaltgebirge von Jelusuito und der Krater des Vulkans von Purace besucht wurden, sodann aber von Popayan durch die Schneegegenden von Ouiridiu und Tolima über die Andenkette nach Quito. Der Marsch über die Paramos, jene 10 000 Fufs hohen, vegetationslosen und meist gefrorenen Abhänge der Anden, über die Spitze der Cordillere mit ihren schrecklichen Abgründen und sodann auf der anderen Seite durch die morastigen Wälder von Pasto, das am Fufse eines nie ruhenden Vulkans liegt, war überaus gefahrvoll und angreifend. »Die wenigen unglücklichen Bewohner dieser Wüsteneien, sagt Humboldt, haben keine andere Nahrung als Pataten; und wenn diese ihnen fehlt, was nicht selten vorkommt, so gehen sie in's Gebirge, um den Stamm eines kleinen Baumes zu essen, der Achupalla heifst (*Pourretia Pitcarnia*). Da aber der nämliche Baum auch den Bären der Anden zur Speise dient, so machen diese ihnen oft die einzige Nahrung streitig, welche dies hohe Land den Menschen darbeut.« — Trotz aller dieser Beschwerden, zu denen sich zwei Monate lang Tag und Nacht Regengüsse gesellten, fand Humboldt überall Gelegenheit, die Wissenschaft durch neue Entdeckungen zu bereichern. Es klingt wunderbar und ist doch des rastlosen Forschers durchaus würdig, dafs er an der Nordseite des Vulkans von Pasto nach ermüdendem Klettern in einem kleinen, 1 370 Toisen über der Meeresfläche belegenen indianischen Dorfe Voisako angekommen, nicht an Erholung denkt, sondern sogleich die Bodenformation untersucht und dort »einen rothen Thon und einen Hornstein-Porphyr mit eingemengtem glasigen Feldspath« entdeckt, welcher alle magnetischen Eigenschaften des Serpentins vom Fichtelgebirge besitzt. — Am 6. Januar 1802 erreichten Humboldt und Bonpland endlich Quito, die Stadt der Erdbeben, in der Provinz Quito, deren Boden ein einziger Vulkan ist, aus dem die Krater des Cotopaxi und Pichincha hervorragen, und die von dem furchtbaren Erdbeben vom 4. Februar 1797, das in einem Augenblick fast 40 000 Menschen dahinraffte, sich noch kaum erholt hatte. Der Marquis von Selvalègre hatte den Reisenden in Quito ein vortreffliches Haus eingerichtet, in dem sie von den überstandenen Gefahren und Strapazen ausruhen konnten. Die Stadt Quito ist schön gebaut, aber traurig und neblicht; die benachbarten Berge zeigen kein Grün. Das Thermometer steht gewöhnlich zwischen + 4 und 10° R. und steigt selten auf 16° R. Trotz der Schrecknisse, von denen sie umgeben sind, lieben die Einwohner Quito's, wie Humboldt bemerkt, doch ungemein Vergnügungen; sie sind froh, lebendig und liebenswürdig. Acht Monate, von Januar bis August, verweilten die Reisen-

den in der Provinz Quito. Die Zeit wurde zur Besteigung und Untersuchung der gewaltigen Kolosse des Pichincha, Cotopaxi, Antisana und Hiniça (Sorate) benutzt. Ueber den Besuch des Pichincha berichtet Humboldt (im 7. Briefe) Folgendes: »Ich bin zwei Mal am Rande des Kraters des Pichincha gewesen, des Vulkans, an dessen Fufse die Stadt Quito steht. Bis jetzt hatte ihn, soviel man weifs, noch Niemand, aufser Condamine, gesehen, der ihn erst nach 5 oder 6 Tagen vergeblicher Bemühung ohne Instrumente erreicht und wegen der ausnehmenden Kälte nur 12 bis 15 Minuten dort auszudauern vermocht hatte. Es ist mir geglückt, meine Instrumente mit hinaufzubringen und manche Messungen mit ihnen anzustellen; auch habe ich eine Flasche hier gesammelter Luft analysirt. Das erste Mal war ich mit einem Indianer allein und schlug denselben Weg ein, den Condamine genommen hatte, über die Schneewand an der niedrigsten Stelle des Kraters. Wir liefen indefs hier Gefahr umzukommen. Mein Begleiter versank plötzlich bis an die Brust, und wir fanden mit Schrecken, dafs wir auf einer Brücke aus gefrorenem Schnee gegangen waren, da wenige Schritte von uns sich Löcher zeigten, durch die das Tageslicht schien. Ohne es zu wissen, befanden wir uns also auf Gewölben über dem Krater. Dieses benahm mir indessen den Muth nicht, bestimmte mich aber, den Plan zu ändern. Aus der Umgebung des Kraters ragen drei felsige Pics hervor, die nicht mit Schnee bedeckt sind, weil die Dämpfe des Vulkans den Schnee auf ihnen unaufhörlich schmelzen. Einen dieser Felsen erstieg ich und fand auf der Spitze desselben eine Art von Balkon, 12 Fufs lang und 6 Fufs breit, der von der Seite des Kraters her unterminirt ist und in ihm vorsteht. Hier verweilte ich, ungeachtet dieser Felsen oft und heftig bebte; in weniger als 30 Minuten zählten wir 18 Stöfse. Auf dem Bauche liegend, schauten wir von hier bis auf den Boden des Kraters hinab. Schwerlich giebt es in der ganzen Natur etwas Traurigeres, Finsteres und Todmäfsigeres, als was uns dieser Anblick zeigte. Die Mündung des Vulkans ist ein kreisrundes Loch von fast 1 Lieue Umfang, dessen senkrechte Wände oben mit Schnee bedeckt sind. Das Innere ist dunkelschwarz und der Abgrund so unermefslich, dafs man darin deutlich die Gipfel mehrerer in ihm stehender Berge wahrnimmt, deren Spitzen 300 Toisen unter uns zu sein schienen. Hiernach zweifle ich nicht, dafs der Boden des Kraters in einerlei Niveau mit der Stadt Quito liegt. Es war eine traurige Nachricht, die wir den Bewohnern von Quito herabbringen mufsten. Wir wurden von Schwefeldämpfen fast erstickt, da wir uns dem Rande näherten; wir sahen selbst hier und da bläuliche Flammen aufwallen und alle 2 bis 3 Minuten fühlten wir heftige Stöfse von Erdbeben.« — Bei der zweiten Besteigung ermittelte Humboldt den Durchmesser des Kraters zu 754 Toisen, die Höhe des Berges zu 2 477 Toisen. Der Durchmesser des Vesuvkraters beträgt nur 312 Toisen. Am 9. Juni 1802 verliefsen Humboldt und Bonpland Quito, um im südlichen Theile der Provinz den Chimborazo und Tungurapua zu untersuchen und den Plan des ganzen, durch das Erdbeben von 1797 heimgesuchten Landstriches aufzunehmen. Es glückte ihnen (23. Juni 1802), sich der Spitze des Chimborazo (6 421 m = 19 768 Fufs hoch), den Humboldt damals für den höchsten Berg der Erde hielt, bis auf 250 Toisen zu nähern; sie empfanden in der Höhe von 3 031 Toisen, vermöge der Verdünnung der Luft, dieselben Unbequemlichkeiten wie auf dem Gipfel des Antisana (2 773 Toisen); das Blut drang ihnen aus den Lippen, dem Zahnfleische und selbst aus den Augen. Die aufgefangene Luft enthielt nur 0,20 Sauerstoff, die Kälte war aufserordentlich empfindlich; kein einziges lebendes Wesen zeigte sich, während über dem Gipfel des Antisana der Condor über den Häuptern der Reisenden geschwebt hatte; nur kleine Moose waren die einzigen organischen Wesen, welche an die bewohnte Erde erinnerten. Der ungeheure Kolofs des Chimborazo besteht aus Porphyr, wie alle höchsten Gipfel der Anden; Hum-

boldt sieht ihn als einen erloschenen Vulkan an, da der Felsenweg, auf dem die Reisenden hinaufstiegen, aus einer gebrannten und verschlackten, mit Bimstein sowie Lava gemischten Gebirgsart bestand.

In Rio Bamba, südwärts von Quito auf dem Wege nach Lima, hatte Humboldt das Glück, die spanische Uebersetzung einer aus dem 16. Jahrhundert herrührenden, von einem indianischen Könige in der Puruguay-Sprache geschriebenen Chronik zu erlangen, welche die Geschichte des Landes von Quito aus der Zeit enthielt, ehe sie der Inka Tupayupangi eroberte. In dieser Chronik war namentlich auch eine merkwürdige Schilderung über die Eruption des jetzt zum Theil verschwundenen Vulkans Nevado del Altar, welches der höchste Berg der Erde gewesen sein soll, zu finden. Zu jener Zeit regierte der letzte unabhängige König Uania Abomatha zu Likan, und der Ausbruch des Vulkans dauerte 7 Jahre lang. Die Priester weissagten dem Könige die unheilvolle Bedeutung dieser Katastrophe. »Der Erdball, sagten sie, verändert seine Gestalt; andere Götter werden kommen und die unsrigen vertreiben.« Wirklich führten die Peruaner statt der alten Religion den Sonnendienst ein. Die alte Puruguay-Sprache aber mufste der Inka- oder Quichua-Sprache weichen. Humboldt schlofs aus dem Studium dieser und der Karaibischen Sprache, deren Zartheit er rühmt, dafs die alten südamerikanischen Völker einst eine weit höhere Kultur hatten, als es 1492 bei der Entdeckung Amerikas der Fall war. Nicht blos in Mexiko und Peru, sondern auch am Hofe des Königs von Bogota sollen die Priester bedeutende astronomische Kenntnisse besessen haben; sie verwandelten das Mondjahr in ein Sonnenjahr; sie verstanden eine Mittagslinie zu ziehen und den Augenblick des Solstitiums zu beobachten; es war allgemein bekannt, dafs der Mond sein Licht von der Sonne erhält. Auf dem Wege von Rio Bamba nach Cuença, in einer Höhe von 2 300 Toisen auf den Paramos von Assuay, sah Humboldt die Ruinen des altberühmten **Inkaweges**, der ganz aus behauenen Steinen aufgeführt ist und schnurgerade nach Kuzko läuft; er gleicht den schönsten Basaltstrafsen der alten Römer. Am 23. Oktober 1802 erreichten Humboldt und Bonpland Lima, von wo sie nach Acapulco in Mexiko und sodann nach der Havana gingen; alsdann kehrten sie (1804) nach Europa zurück, von der wissenschaftlichen Welt mit Begeisterung, von Napoleon I., der soeben zum Kaiser der Franzosen ausgerufen war, mit Gleichgültigkeit empfangen.

Die Zeit des nun folgenden Aufenthalts in Paris war vorwiegend der Herausgabe der Berichte über die amerikanische Reise (*Rélation historique du voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent*) gewidmet; im Juli 1805 unterbrach Humboldt diesen Aufenthalt, um mit Gay Lussac und Leopold v. Buch nach Neapel zu gehen und den Ausbruch des Vesuv zu beobachten, lebte dann aber mit Königl. Erlaubnifs, von geringen Unterbrechungen abgesehen, bis 1827 in Paris, mit der damals höchsten wissenschaftlichen Auszeichnung der Mitgliedschaft des »Instituts« geehrt. Am 12. April 1829 trat Humboldt auf Einladung des Kaisers Nicolaus und seines Ministers Grafen Cancrin in Begleitung der Naturforscher Rose und Ehrenberg aus Berlin die Reise nach dem Ural und dem asiatischen Sibirien an, welche bekanntlich einem Triumphzuge glich. Der russische Kaiser überhäufte Humboldt mit Gunstbezeigungen aller Art, die Universitäten Dorpat und Moskau veranstalteten zu Ehren des berühmten Gelehrten grofsartige Festlichkeiten; der Minister Cancrin sorgte in liberaler Weise für die Reisebedürfnisse aus Staatsmitteln. Dennoch war die Reise auf den oft grundlosen Wegen, in den Kibitken der russischen Post und in den von aller Civilisation entlegenen Tundren Sibiriens so beschwerlich, dafs Humboldt sie mit der Orinoco-Bereisung vergleicht. Namentlich war ihm die fortwährende, zufolge Anordnung der russischen Regierung auf jedem Hauptpunkte wiederholte Begrüfsung seitens der Kosakenwachen, Administratoren, Polizeistationen u. s. w. überaus lästig. *C'est l'Orénoque-plus les épaulettes*, —

schrieb er scherzend seinem Bruder. Mitte Juli passirten die Reisenden Jekatherinburg, besichtigten die Gold-, Silber- und Platina-Bergwerke des Ural und stiegen sodann in die unermefslichen Ebenen Westsibiriens hinab. Am 4. August trafen sie zu Barnaul an dem mächtigen Obistrom ein, von wo der nördliche Theil des Altai mit seinen Silbergruben besucht wurde. Von Barnaul, das soweit östlich von Berlin liegt, als Carácas westlich, drang Humboldt bis zum äufsersten Grenzposten an der chinesisch-mongolischen Grenze bei Narim vor, betrat auch auf Einladung des chinesischen Grenzkommandanten den chinesischen Boden, und ging sodann längs der Kirgisensteppe über Semipalatinsk und Petropawlowsk nach Orenburg, von wo ein Abstecher nach Astrachan am Kaspischen Meere gemacht wurde. Astrachan, wo Humboldt werthvolle persische und arabische Manuskripte erlangte, war ihm besonders merkwürdig wegen des grofsartigen Völkergemisches von Armeniern, Bucharen aus Bokhara, Usbeken aus Chiwa, Kalmücken, Kirgisen, Jodiern aus Bombay, Persern, das dort zusammenströmt; er erwähnt besonders eines büfsenden indischen Faquirs, der im Hofe des indischen Tempels Sommer und Winter nackend zubringt. Von Astrachan erfolgte die Rückkehr über Woronesch, Tula und Moskau nach Petersburg, wo die Reisenden am 12. November (1829) wieder eintrafen, nachdem sie mehr als 14 000 Werst Weges zurückgelegt hatten.

Bekanntlich hat Humboldt's Reise neben sonstigen reichen wissenschaftlichen Ergebnissen die Entdeckung von Diamanten im Ural zu Tage gefördert. Seit längerer Zeit auf die merkwürdige Aehnlichkeit der Gebirgsformationen in Brasilien und im Ural aufmerksam geworden, fand er diese Wahrnehmung auf der sibirischen Reise durch den Augenschein in hohem Mafse bestätigt, und war von dem Vorhandensein von Diamanten im Ural so überzeugt, dafs er den Grafen de Polier, Hofmarschall des Kaisers Nikolaus und Besitzer von Goldwäschereien im Ural, der ihn begleitete, zu näheren Nachforschungen veranlafste. Dieselben waren in der That von Erfolg; sieben Diamanten von $^1/_2$ bis $^3/_4$ Karat wurden gefunden; es war dies der vielversprechende Anfang der reichen russischen Diamantgräbereien. Kaiser Nikolaus belohnte den grofsen Reisenden nach der Rückkehr mit den schönen Worten: *Votre arrivée en Russie a fait faire des progrès immenses à mon pays. Vous répandez la vie partout où vous passez.*

---

## 74. Eine Hunde-Schlitten-Reise durch Kamschatka und NO. Sibirien.*)

Von George Kennan.

Uebersetzt von Herrn Telegraphen-Director Hofmeister in Emden.

### I.

Wer noch nicht mit den Tartaren Turkestans die Nächte im Freien kampirt, unter den wandernden Stämmen des nördlichen Asiens noch nicht Talg und Rennthiereingeweide gegessen und seinen Hut als Zeichen der Entdeckung an den Nordpol aufgehängt hat, der kann sich nicht beklagen, dafs die Welt, in der er lebt, zum Durchforschen bereits erschöpft sei.

Kaum irgend ein bewohnter Theil des Erdballs und wenige der heute lebenden Menschenrassen sind der Wissenschaft, der Literatur und dem allgemein gebildeten Publikum minder bekannt, als die weiten Ebenen des nordöstlichen Sibiriens und die wilden Stämme der Eingeborenen, welche mit ihren Rennthierheerden, vom Ochotskischen Meere hinunterwandern bis an die niederen windbestrichenen Küsten des arktischen Ozeans.

*) Aus dem Journal of the American Geogr. Society, Jahrgang 1878.

Dieses weite Territorium, in seiner Ausdehnung gleich den ganzen Vereinigten Staaten östlich vom Missisippi, ist den Russen seit etwa 200 Jahren bekannt und von ihnen dem Namen nach in Besitz genommen; aber trotz aller ihrer Kolonisations- und Ansiedelungsversuche ist es nicht bekannter geworden und gewifs nicht dichter bevölkert, als zu Zeiten, da Peter der Grofse in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts das jetzige russische Kaiserreich gründete. Dann und wann hat eine Länder erforschende Abtheilung Theile seiner Küsten gesehen, oder einige verwegene Kosacken haben auf Hundeschlitten ihren Weg durch jene schneeigen, im Innern liegenden Einöden verfolgt; aber ihre vagen und dürftigen Mittheilungen haben den Schatz unseres Wissens kaum bereichert, noch weniger waren sie geeignet, weitere Ansiedelungen anzuregen.

Die Expedition des russischen Admirals Wrangell im Jahre 1821 hat wahrscheinlich mehr gethan, um die Welt mit Nordost-Sibirien bekannt zu machen, als die Versuche seiner Vorgänger zusammengenommen, und seine Reisen sind der einzige Bericht über den Charakter und das Volk jenes so weit entfernten Landes, welchen wir in der englischen Sprache besitzen.

Im Jahre 1864, als die *Western Union Tel. Comp.* zuerst eine Linie von Amerika nach Europa durch die Behringstrafse und Asien projektirte, konnte man wenig oder gar nichts über die Natur des Landes erfahren, welches die auszurüstende Expedition weiterhin zu passiren haben würde. Es war als kalt, unfruchtbar und öde bekannt, bewohnt von wandernden Stämmen feindlicher Eingeborener; mehr konnte uns selbst die Russische Regierung nicht sagen. — Viele unserer intelligentesten und bestunterrichteten Geographen dachten und sagten in vollem Ernste, dafs der beabsichtigte Bau einer Linie durch Sibirien eine gerade so unpraktische und überspannte Idee sei, als etwa eine breitspurige, doppelgeleisige Eisenbahn nach dem Monde bauen zu wollen, und nicht wenige unserer hervorragendsten Zeitungen erklärten dem ganzen Lande, dafs zuvor Gottes Wille menschlichem Willen untergeordnet werden müsse, ehe solches Unternehmen gelingen könne. — Die Company liefs sich jedoch durch diese entmuthigenden Urtheile keineswegs stören, sie begann ihre Vorbereitungen und, dieselben stetig fortsetzend, konnten die Mitglieder der ersten Erforschungsreise im Juli 1865 von San Francisco nach der asiatischen Küste absegeln.

Von dieser Expedition war ich so glücklich oder unglücklich, ein Mitglied zu sein. Sie bestand im Ganzen aus nur vier Mann, und ihre Anzahl schien mit der Ausdehnung der vor ihr liegenden Aufgabe in durchaus keinem Verhältnisse zu stehen; man erwartete jedoch von uns nicht viel mehr, als uns im Allgemeinen über das Land zu unterrichten, bis wir im nachfolgenden Jahre die nöthige Verstärkung erhalten haben würden.

Am 20. August landeten wir nach einem 47tägigen langweiligen Seeleben in einem kleinen russischen Hafen an der südlichsten Spitze von Kamschatka und waren erpicht darauf, in die ersten Erfahrungen unseres asiatischen Lebens einzutreten.

Jeder hat, denke ich, in gröfserem oder geringerem Grade das Gefühl der Neuheit empfunden, welches ein nie zuvor gesehener Ort hervorruft, aber mit welch brennender Neugierde und Frische des Eindrucks wir jedes Ding in diesem entfernten unbesuchten Winkel der Welt betrachteten, läfst sich kaum beschreiben.

Die kleinen Blockhäuser mit ihren Fenstern von Fischhäuten und ihren mächtigen Backsteinöfen, die Männer und Frauen, fast ganz gleich in gegerbte Thierhäute gekleidet, die Priester in langen schwarzen Röcken und mit bis auf die Hüften herabhängenden Haaren durch die Strafsen wandelnd, die hölzernen Gestelle mit tausenden trocknender Fische und das Heulen von zwei oder drei hundert halb wilden Hunden: das Alles waren Erscheinungen eines neuen und fremden Landes.

Das Dorf Petropavlowski, die gröfste und wichtigste Niederlassung auf der Halbinsel, liegt in einem kleinen Thale an der Spitze der Avatcha Bay und besitzt manche Züge romantischer Schönheiten. — Hohe Hügel, bedeckt mit Gruppen von Silberbirken, und tausende duftender Rosen ziehen sich rund in einem grofsen Halbkreise um die mitten in diese malerische Scene hineingeworfenen rothen Dächer der niedrigen Häuser und die hell hervortauchenden Kuppeln der kleinen griechischen Kirche. Zwischen den Hügeln hindurch erhebt sich in weiter blauer Ferne der schneeige Gipfel des Vulkans Roselskoi, dessen Banner goldigen Rauches den Schiffer wohl auf hundert Meilen in See zum Hafen weist.

Die kleinen unter Bäumen verborgenen Blockhütten und die sie umgebenden, mit wilden Blumen bedeckten und in üppigster Vegetation grünenden Hügel konnten eher jeden anderen Gedanken hervorrufen, als den, sich in dem halb arktischen Klima Kamschatkas zu befinden, und niemals waren nördliche Reisende wohl angenehmer enttäuscht, als wir, in diesem viel geschmähten Lande Wetter, Scenerie und Vegetation der gemäfsigten Zone zu finden.

Der erste Gegenstand, auf welchen der Reisende in einem fremden Lande seine Aufmerksamkeit zu richten hat, ist die Sprache, und dies sollte man sich für jeden Theil Sibiriens besonders merken. Was die Russen am babylonischen Thurme verbrochen, dafs sie mit einer so verwickelten, verdrehten, völlig unbegreiflichen Sprache bedacht wurden, habe ich niemals zu fassen vermocht. Ich habe zuweilen gedacht, dafs sie ihre Seite am Thurme höher gebaut haben müssen, als die anderen Stämme, und für ihren sündhaften Fleifs mit diesem Kauderwälsch von unverständlichen Lauten bestraft worden seien, eine Sprache, welche Niemand je zu erlernen hoffen darf, bis er so alt geworden, dafs er an einem anderen Thurme nicht mehr mitarbeiten kann.

Wie sie die Sprache nun auch erworben haben mögen: fest steht, dafs sie für alle Reisende im Russischen Reiche ein Dorn im Fleische ist.

Einige Wochen bevor wir Kamschatka erreichten, entschlofs ich mich, wenn möglich, einige der gewöhnlichsten Ausdrücke, die bei unserm ersten Begegnen mit den Eingeborenen nützlich werden könnten, zu erlernen, wie z. B. die Phrase: »Ich wünsche etwas zu essen«. Ich dachte, dafs dieses wahrscheinlich die erste Bemerkung sein würde, mit welcher ich mich an einen der Einwohner zu richten haben würde, und beschlofs, sie so gründlich auswendig zu lernen, dafs ich niemals in Gefahr kommen könnte, aus Unwissenheit Hungers sterben zu müssen. Als ich nun unsern Dolmetscher fragte, welches der entsprechende Ausdruck dafür in Russisch sei, antwortete dieser kühl, dafs ich allemal, wenn ich etwas zu essen wünschte, nur nöthig hätte, zu sagen: »*Vashaveleekeevweesokeeblagarodiaprevoskhodeetelstro*«. Das war genug; es überzeugte mich, dafs ich unfehlbar würde zu Tode hungern müssen, falls ich gezwungen wäre, in dieser Sprache um Nahrung zu bitten, nicht eine Mahlzeit im Monate würde ich zu erlangen im Stande sein; und wenn dies auch möglich wäre, es würden mir weder Kinnbacken noch Kaumuskeln übrig geblieben sein, um das Erlangte essen zu können. — Ein Anderer unserer Gesellschaft entdeckte bei ähnlichen Versuchen, in die Natur der Sprache einzudringen, dafs die russischen Worte für Mutter und Bruder*) »*mat*« und »*brat*« seien; wonach er erklärte, dafs eine Sprache, die von ihm verlange, seine Mutter eine »Strohmatte« und seinen Bruder einen »Balg« zu nennen, zu unehrerbietig sei, um sie zu erlernen. Auf Grund der Sprachähnlichkeiten könnte nun billig geschlossen werden, dafs, wenn Mutter »*mat*«, Bruder »*brat*« sei, Vater »*fat*« sein müsse, und wir waren wirklich neugierig darauf, von den kleinen russischen Buben ihren Vater mit dem zärt-

*) Englisch: *mat* = Strohmatte.
*brat* = Balg.

lichen Beinamen »*fetter*« anstatt »*Papa*« nennen zu hören.

Wir wurden indefs bald belehrt, dafs wir gar keine Folgerungen aus der vorausgesetzten Regelmäfsigkeit der Sprache zu machen hatten; es war gar nichts Regelmäfsiges darin, weil stets das Unterste zu oberst gekehrt und das verkehrte Ende nach vorn genommen wurde. »*Vater*« anstatt »*fet*« (wie wir vermuthet hatten) hiefs »*Ottets*«, »*Bob*« war der Name für Frau, und mit »*Zhow*» war Weib gemeint.*)

Die russische Sprache zu erlernen, ist viel schwerer, als irgend eine der Muttersprachen Sibiriens, wegen ihrer verwickelten und komplizirten Grammatik. Alle ihre Wörter sind sehr biegsam, ihre Nennwörter haben nicht weniger als 42 Endungen; wie schwierig es aber ist, 42 Endungen für jedes Wort zu lernen, kann man sich kaum vorstellen. In der kurzen Zeit, welche wir in Petropavlowski verweilten, gelang es uns, auf Russisch zu lernen: »Ja«, »Nein« und »Wie geht's Ihnen«, und waren nicht wenig stolz auf die Fortschritte, die wir in dieser heidnischen Zunge gemacht hatten. Mr. Bush, mit seiner gewohnten Achtung vor höflichen Formen, wünschte auch »Ich danke Ihnen« sagen zu können, indefs verzichtete er auf die Idee, als er entdeckte, dafs »Ich danke« in Russich lautet: »*Ya pakorno vass blagadorva millostovwe gossoodar*«. Höflichkeit in solcher Sprache ist einfach unmöglich. Mr. Bush mufsten wir verschiedentlich warnen, sich nicht zu frei in solch rhetorischen Floskeln zu ergehen, andernfalls es äufserst wahrscheinlich sei, dafs wir ihn in Kamschatka würden begraben und auf seinen einsamen Grabstein das traurige Epitaph setzen müssen: »Mit einem langen in seiner Kehle stecken gebliebenen russischen Worte todt aufgefunden«.

Während unseres Aufenthaltes in Petropavlowski hatten wir Gelegenheit, einer russischen Hochzeitsfeierlichkeit, wie sie in Sibirien stattfindet, mit beizuwohnen, die ich aus Rücksicht auf die Damen, welche sich für diesen Gegenstand besonders zu interessiren pflegen, zu beschreiben versuchen werde, obgleich ich gestehen mufs, dafs man, um eine Hochzeitsfeierlichkeit eingehend zu beschreiben, einschliefslich dessen, was die Braut an hatte, eine sachgemäfse und technische Bildung besitzen mufs.

Die einleitenden Anstalten, unter welchen ich das Verlieben und die Liebeserklärung verstehe, werden in Sibirien gerade so gemacht, wie in einem anderen Theile der Welt, mit einer bemerkenswerthen Ausnahme. — Der junge Mann stellt nämlich die betreffende Frage nicht selbst, sondern

*) Es wurde mir einmal von einem Kosacken in Kamschatka versichert, dafs seine Sprache die Ursprache der Welt sei. Alle anderen Zungen, sagte er, datirten vom Thurmbau zu Babel, aber russisch sei schon von Adam und Eva im Paradiese gesprochen worden. — Ich erwiderte ihm, dafs ich nie von dieser sonderbaren Thatsache gehört, vielmehr stets vorausgesetzt habe, es sei die amerikanische Sprache gewesen, welche dort gesprochen worden. Die russische Sprache sei eine babylonische, halsbrechende Mundart, die Gott dem Kain zur Strafe für seinen Brudermord auferlegt habe. Der arme Kosack stand erstarrt vor Schreck bei meiner Erklärung über den Ursprung seiner geliebten Sprache. Endlich erholte er sich jedoch und sagte, dafs er zwar keinen Zweifel wegen des hohen Alters der amerikanischen Sprache hege, jedoch dabei bleiben müsse, dafs nach den ältesten Ueberlieferungen Adam und Eva die wirklichen Erfinder der russischen Sprache gewesen seien, er wolle doch einmal Mr. Dodd fragen, ob dem nicht so sei. Zu meinem gröfsten Erstaunen sagte Dodd, dafs es gar nicht anders sein könne; die russische Sprache müsse im Garten Eden gesprochen sein, denn nur durch diesen Umstand könne er sich Manches in der Bibel erklären, was ihm sonst unverständlich geblieben sein würde. Das Gesicht des Kosacken verklärte sich bei solcher Unterstützung von Dodd's Seite, und freudestrahlend fragte er ihn, was denn das für Sachen seien, die er nicht habe verstehen können. — »Ei«, sagte Dodd, »ich habe mich immer darüber gewundert, warum Adam den von Eva gebotenen Apfel angenommen, allein jetzt wundere ich mich gar nicht mehr darüber. Er hätte nämlich in viel weniger Zeit sämmtliche Aepfel von dem besagten Baume aufessen, als der Eva auf Russisch auseinander setzen können, dafs er den ihm dargebotenen nicht nehmen wolle.«

Der Kosack folgerte aus dieser Erklärung, dafs wir gegen seine Sprache eingenommen seien und liefs den Gegenstand stillschweigend fallen.

sucht irgend einen guten Freund, der dies für ihn thue.

Dieser Freund wird dann der »tausendste Mann« genannt, der neben seiner Bewerbung um die Hand der Dame auch die Kosten für die Hochzeit zu zahlen verpflichtet ist. — Da diese mitunter eine ansehnliche Höhe erreichen, so ist die Stellung des »tausendsten Mannes« nicht so begehrenswerth, als z. B. ein gutes Postamt, und soweit meine Erfahrung reicht, auch nicht so gesucht. — Es wird indefs für eine Ehrensache gehalten, solchen Auftrag nicht abzulehnen, und so arm auch Jemand sein mag, er wird darauf ausgehen, einen Fuchsbalg oder ein Paar Rubel zu erwischen, mit denen er seines Freundes Hochzeit ausrichten kann.

Weshalb dieses unglückliche Opfer der »tausendste Mann« genannt wird, habe ich nicht herauszubringen vermocht, doch wird dieser Titel vermuthlich der Thatsache, dafs sich unter Tausend nicht mehr als Einer gefunden, der willens gewesen, für Jemandes Anderen Glückseligkeit zu zahlen, seinen Ursprung zu verdanken haben, so dafs dieser buchstäblich der »Tausendste« war.

In Amerika, fürchte ich, würde so ein Muster von uneigennütziger Güte schwerlich unter Zehntausend gefunden werden können.

Wenn nun der tausendste Mann gefunden und die Bewerbung um die Hand der Dame geschehen ist, mufs der Bräutigam seine Braut kaufen.

Eine halbe Stunde vor Beginn der kirchlichen Handlung sucht der junge Mann eine Zusammenkunft mit dem Vater der Dame herbeizuführen, in welcher er demselben eine bestimmte Summe Geldes für die Hand seiner Tochter anbietet. — Das Geld, wie viel es auch sei, wird angenommen, und die jungen Leute, mit ihren Hochzeitskleidern angethan, machen sich auf den Weg zur Kirche, begleitet von 20 oder 30 schreienden Knaben.

Der Preis, welcher gewöhnlich für eine Frau bezahlt wird (ich bedauere, es sagen zu müssen), ist selten höher, als 10 Cents; damit soll jedoch keineswegs gesagt sein, dafs alle sibirischen Frauen mit 10 Cents bezahlt seien.

Ein geringer Preis spricht für den Werth des jungen Mannes, und da Kauf und Verkauf eigentlich nur eine Form sind, so wird damit bezweckt, dafs der Preis die Mittel auch des ärmsten Eingeborenen, der zu heirathen gesonnen, nicht übersteige.

In der Kirche angekommen, empfangen beide Parteien 3 brennende, mit blauem Bande zusammengebundene Kerzen, und, sich dem Altar nähernd, beginnt der Priester mit tiefer eintöniger Stimme die Trauungsceremonie einzuleiten. — Nach Verlauf einiger Minuten ergreift er eine mit irgend Etwas gefüllte Flasche — vermuthlich Wein — und giebt Jedem der kontrahirenden Parteien einen Theelöffel voll. Hiernach folgt weiteres Lesen und Singen, schliefslich setzt man dem Bräutigam und der Braut eine staubige, vergoldete Krone, die ein Gehülfe des Priesters mittlerweile aus dem Kirchenschatze herbeigeschafft hat, auf den Kopf, und nun folgen sie dem Priester in langsamen Schritten um den Altar. Mit dem 3. Rundgange endet die Ceremonie, und nach den gewöhnlichen Glückwünschen macht sich das junge Paar auf den Weg, die beiderseitigen Eltern zu besuchen.

Im Hause der Braut wird ein Laib Schwarzbrod bereit gehalten, welches oben mit Salz bestreut ist; sobald nun das junge Paar erscheint und vor dem Schreine in einer Ecke des Zimmers niedergekniet ist, wird mit dem Brode das Zeichen des Kreuzes über ihren Häuptern gemacht. Dies ist der väterliche Segen, der sie in Zukunft vor Hungersnoth bewahren soll. Nach diesen Besuchen begiebt sich die Hochzeitsgesellschaft zusammen mit allen eingeladenen Gästen zum Hochzeitsschmause, der gewöhnlich im Hause eines vertrauten Freundes hergerichtet ist. — Dieses Mal, von dem ich erzähle, wurde das Souper vom Gouverneur gegeben, und wir, als ausgezeichnete Fremde, waren selbstverständlich eingeladen. Die Zeit, 6 Uhr, war allerdings etwas früh, doch bei unserer Ankunft war das Zimmer bereits gefüllt

mit russischen Kaufleuten, Kosacken und Bürgern des Ortes. — Es wurde natürlich erwartet, dafs die ausgezeichneten Amerikaner, von deren Höflichkeit, Intelligenz und Liebenswürdigkeit man schon so viel hatte reden hören, der Braut ihre Glückwünsche darbringen würden; wenn diese ausgezeichneten, aber unglücklichen Amerikaner nur gewufst hätten, wie sie das machen sollten; mit unserem Russisch waren wir, wie gesagt, nicht weiter als bis »ja«, »nein« und »wie gehts« gekommen, und keiner dieser Ausdrücke schien uns für diese Gelegenheit so recht passend.

Um unsern nationalen Ruf der Höflichkeit jedoch aufrecht zu erhalten, wählten wir die letzte dieser Phrasen als die brauchbarste, und — feierlich aufmarschirend — fragten wir die Braut mit einer sehr tiefen Verbeugung und in einem sehr schlechten Russisch, wie sie sich befinde. Anmuthig antwortete sie: »*Cherazvwechiano blagopoloochna pakornashae vass blagadoroo*«, und die ausgezeichneten Amerikaner zogen sich mit dem stolzen Bewufstsein, ihre Schuldigkeit gethan zu haben, nach ihren Sitzen zurück.

Wir waren allerdings nicht sehr aufgeklärt worden über den Gesundheitszustand der Braut, nach der Leichtigkeit jedoch zu urtheilen, mit welcher sie diesen fürchterlichen Satz herausrasselte, durften wir voraussetzen, dafs sie ganz wohl sei. — Nichts anderes, als eine robuste Konstitution und eine ausgezeichnete Gesundheit konnte sie zu einer solchen Leistung befähigen.

Nunmehr setzte sich die versammelte Gesellschaft um den Tisch, Braut und Bräutigam oben an, und Beide afsen mit einem Paar Messer und Gabel von ein und demselben Teller. — Wir waren gerade auf dem Höhepunkte des Mahles angelangt, als einer der russischen Kaufleute sich erhob und, sein Glas Wein austrinkend, mit lauter Stimme ausrief: »*Ghorka*«, was so viel heifst, als »sauer«.

Wir dachten, das sei eine sonderbare Art von Trinkspruch und konnten nicht begreifen, dafs der arme Russe bei einem Hochzeitsschmause nicht besseren Gefühlen Ausdruck zu geben vermochte. Wenn er es nicht konnte, hätten wir ihm nöthigenfalls gern ausgeholfen, wir verstanden zwar nicht viel von der Sprache, es wäre jedoch immerhin besser gewesen, sie zum zweiten Male nach ihrem Befinden zu fragen, als ihr zu sagen, dafs ihr Glückstopf sauer geworden sei. — Wie aber waren wir erstaunt, als der Bräutigam plötzlich seine Gabel und sein Messer fortwarf, die Arme um den Nacken seiner Braut schlang und ihr einen laut schallenden Kufs gab.

Das war nun ein neuer Zug in der Unterhaltung, der bemerkenswerther als die vorhergegangenen erschien; überzeugt, dafs nun Alles in Ordnung und die Sache auf einen alten geheiligten Gebrauch hinauslaufe, setzten wir unsern Schmaus fort und warteten darauf, was nun wohl kommen würde. — Zunächst erscholl wiederum der Ruf »Sauer«, abermals küfste der Bräutigam seine Dame, und nun schien das Eis gebrochen; von allen Seiten des Tisches erscholl der Ruf »Sauer« und das fortwährende Küssen seiner Braut schien des jungen Mannes Mahlzeit nunmehr ernstlichst zu gefährden.

Aus der fortwährenden Wiederholung des Rufes »*Ghorka*« schliefsend, dafs dies dem Bräutigam gegenüber Pflicht eines jeden Gastes sei, meinte einer von den Unsrigen, auch nicht hinter Allen zurückbleiben zu müssen; er wollte diesen Russen zeigen, dafs er ihre allerdings eigenartige Etiquette besser verstehe, als sie selbst; unbekannt jedoch mit der Sprache und einigermafsen befangen durch die Neuheit seiner Stellung, machte er einen kleinen Fehler in dem Worte, und anstatt zu sagen »Sauer«, wie er beabsichtigte, rief er mit hoch erhobener Stimme »Essig«. Um nun die Wirkung dieses durchdringend sauern Ausdrucks einigermafsen abzuschwächen, war der Bräutigam genöthigt, seine Braut mindestens dreimal zu küssen, dessen er sich unter grofsem Beifall unterzog. — Der Abend nach dem Mahle wurde mit Essen und Trinken hingebracht, und etwa um Mitternacht brach die ganze Gesellschaft in einem Zustande allgemeiner Betrunkenheit auf.

So endeten unsere ersten Erfahrungen im gesellschaftlichen Leben Kamschatkas, die eine sehr passende Einleitung zu den merkwürdigen Scenen und Gewohnheiten bildeten, von denen wir künftig Zeuge sein sollten.

Wir blieben in Petropavlowski im Ganzen etwa 14 Tage, um allgemeine Erkundigungen über das Land einzuziehen und die nöthigen Vorbereitungen für unsere nördliche Reise zu treffen.

Wir entschieden uns dafür, zwei Abtheilungen zu bilden: Bush und Mahood sollten zu Wasser bis zur Mündung des Amur-Flusses gehen, während der Major und ich nebst einem jungen Amerikaner, Namens Dodd, Kamschatka in nördlicher Richtung durchziehen sollten. Für diese hohen Breiten war die Jahreszeit allerdings schon vorgerückt, doch durften wir hoffen, die russischen Ansiedelungen von Ghijiga am Ochotzkischen Busen noch beim Beginn des Winters zu erreichen. Von diesem Punkte beabsichtigten wir, unsere Forschungen nordwärts bis zur Behringstrafse und westwärts so weit auszudehnen, bis wir den Lieutenants Mahood und Bush begegnen würden.

Die Halbinsel Kamschatka ist etwa 800 englische Meilen lang und fast gänzlich vulkanischer Bildung; sie ist nahezu in ihrer ganzen Ausdehnung von einer schroffen Gebirgskette von 3 bis 12000' Höhe durchzogen, die mit ihren zahlreichen Zweigen und Vorbergen der ganzen Landschaft eine grofse Mannigfaltigkeit und malerische Wirkung verleiht.

Die Bevölkerung der Halbinsel schätzt man auf etwa 5000 Bewohner, welche nach 3 Klassen getrennt werden, nämlich Russen, Kamschadalen oder angesiedelte Eingeborene und wandernde Koraks.

Die Kamschadalen, welche die zahlreichste Klasse bilden, stammen urspünglich von den schwächeren tartarischen Stämmen Mittelasiens ab, haben jedoch ihre kennzeichnende Volksthümlichkeit durch Verbindung und Mischheirathen mit den Russen gänzlich verloren; sie haben die russische Sprache angenommen, leben in Blockhäusern anstatt in Zelten und bebauen den Boden; alles Dinge, die dem Geschmacke und Gefühl jedes ächten Sibiriers durchaus zuwider sind. Sie sind äufserst friedfertiger und ruhiger Gesinnungsart, im Verkehr ehrlich und wahrheitsliebend und gegen Fremde von aufserordentlicher Gastfreiheit.

Sämmtliche Einwohner Kamschatkas leben unter der Regierung eines russischen Offiziers, der »*Ispravnik*« oder »Statthalter« genannt wird. Dieser schlichtet alle Rechtsfragen, welche sich zwischen einzelnen Personen sowohl, als Stämmen erheben, sammelt die jährlichen Abgaben in Pelzwerk, welche jedem männlichen Bewohner auferlegt sind, und übt über die ganze Provinz eine unumschränkte Aufsicht aus. — Die hauptsächlichste Quelle des Nationalreichthums ist der Handel mit Zobelfellen, welcher für Kamschatka allein einen jährl. Betrag von 90000 Dollars erreicht. Zobelfang, Fischen und der Anbau von Roggen und Kartoffeln bilden die Beschäftigung fast aller Kamschadalen.

Um uns auf unserer Reise durch die Ansiedelungen der Eingeborenen zu unterstützen, sandte der russische Gouverneur einen besonderen Kurier voraus, der die Leute mit unserer Reise bekannt machen und ihnen aufgeben sollte, dafs sie unter Verwirkung strengster Strafe zu Hause zu bleiben hätten, bis wir passirt seien, und uns jede gewünschte Zahl von Menschen, Pferden, Böten oder Hundeschlitten liefern müfsten.

So vorbereitet, begannen wir unsern Ritt am 4. September zum fernen Norden. — Das Klima glich etwa dem Kaliforniens in seiner Klarheit und Wärme, die Vegetation, allenthalben in das glühende Roth und Gold des September sich färbend, und die grofsartige Gebirgsscenerie gleicht derjenigen der Schweiz. — Tag für Tag ritten wir durch breite, grasreiche Thäler, welche im warmen Sonnenscheine durch die Musik der schläfrigen Grashüpfer eingewiegt zu sein schienen, oder wir kamen durch majestätische Gebirge, deren Gipfel im ewigen Schnee erglänzten, und deren Fufs vom Laube des Herbstes in Orange und Purpur umglüht war.

Heerden von furchtsamen Rennthieren eilten bei unserer Annäherung in erschrockenen Sprüngen davon, wilde Gebirgsschafe schauten von unersteiglichen Felsenspitzen herunter auf unsern langen, durch die Schluchten sich windenden Zug, und dann und wann, aufgestört aus seinem Mittagsschlafe in der Sonne, galoppirte ein Bär in seiner unbeholfenen Weise unmittelbar vor den Hufen unserer Pferde davon. — Die ununterbrochene Wildnifs, einsam und still, wie sie am ersten grofsen Sabbath aus der Hand ihres Schöpfers hervorgegangen, zeigte keine Spur menschlichen Daseins, und wir vermochten nicht, uns der Gefühle des ganzen Stolzes und der Genugthuung erster Entdecker zu erwehren.

Kamschatka hatte uns zu Ehren sein Staatskleid angelegt, und die glänzend gefärbten Blätter, welche durch den warmen stillen Lufthauch auf unsere Köpfe herabfielen, als wir unter den Bäumen des Waldes dahinzogen, erschienen uns als die liebliche Gabe der Natur, dargebracht ihren ersten Bewunderern, die ausgezogen waren, um in diesem weit entfernten Lande ihre so lange verborgenen Schätze von Schönheit aufzusuchen.

Nichts überrascht den Reisenden in Kamschatka mehr, als die wilde, malerische Schönheit seiner Scenerie und der überreiche Charakter seines Pflanzenlebens; man erwartet die scharfe Luft und die gefrorenen Ebenen Labradors und findet dafür das milde Klima und die prachtvolle Scenerie der fabelhaften Atlantis.

Angesichts ewigen Schnees reitet man durch wildes, bis an den Gürtel reichendes Gras, und man braucht sich nur vom Sattel hinabzubeugen, um einen Arm voll Lilien, Rittersporn und wilder Rosen zu pflücken. Es ist keineswegs meine Absicht, einen allzugünstigen Eindruck von Kamschatka hervorzurufen, doch ist sein Name von jeher nur mit Allem, was kalt, verlassen und trostlos in Verbindung gebracht worden, und da ist es wirklich an der Zeit, dem vielgeschmähten Lande einige Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. — Kälte und Einöde im Winter sind unläugbare Thatsachen; aber Niemand, der im Sommer die Halbinsel durchreist hat, wird die Schönheit seiner Landschaften in Abrede stellen können.

Als wir weiter nordwärts vordrangen, wurde das Wetter stetig kälter, und nicht lange hatten wir uns der Wärme, des klaren Himmels und der herrlichen Scenerien, welche ich zu beschreiben versucht habe, zu erfreuen.

Die glänzenden Farben des Herbstlaubes begannen in todtes Braun dahin zu welken, der Himmel überzog sich mit schweren bleiernen Wolken, und ein schneidender Nordwind, der finstere Vorbote des herannahenden Winters, fuhr klagend durch die Baumwipfel.

Am 1. Oktober befanden wir uns 500 Meilen nördlich von Petropavlowski und strengten jeden Nerv an, um die russische Niederlassung Ghijiga am Ochotzkischen Meere, ehe noch der arktische Winter die Gebirgsschluchten mit Schnee verschliefsen würde, zu erreichen; — nichtsdestoweniger kamen wir zu spät.

150 Meilen nördlich von Lesnoi, der letzten kamschadalischen Niederlassung auf der Halbinsel, gerade in der Mitte der Gebirgswildnifs überfiel uns der erste Wintersturm. In dem blendenden Schnee verloren wir den Weg, erstarrten bis auf die Knochen von dem bitterkalten Winde, der unsere nassen Kleider in einen steifen, knisternden, zusammenfrierenden Panzer verwandelte, und als endlich unsere Vorräthe bis auf wenige Krumen Brod und ein kleines Stück Walfischspeck aufgezehrt waren, mufsten wir uns, wohl oder übel, zum Rückzuge entschliefsen.

Drei Tage des Leidens, während welcher wir von Fichtensamen und Wasser lebten, brachten uns nach Lesnoi zurück, wo Enttäuschung und die Folgen der Anstrengungen und Entbehrungen den Führer unserer Gesellschaft ernstlich auf das Krankenlager niederwarfen. Dieses unerwartete Mifsgeschick setzte unserer Weiterreise vorläufig ein Ziel.

Länger als einen ganzen Monat waren wir gezwungen, in den niedrigen, schmutzigen Blockhütten zu leben, mit keiner anderen Abwechselung, als dafs

gelegentlich ein Tag schönen Wetters die Eintönigkeit der anderen unterbrach.

Anfangs November fing das Wetter an kälter und beständiger zu werden, Schnee fiel in genügenden Massen, um eine gute Schlittenbahn zu liefern, und da unser Führer fast ganz hergestellt war, beschlossen wir, einen zweiten Versuch zur Erreichung Ghijigas zu unternehmen.

Zu dem Ende brachten wir von den benachbarten Niederlassungen bis an die 200 Hunde zusammen, die wir in 16 Züge theilten, verproviantirten uns für 40 Tage und brachen leichteren Herzens, als wir es seit vielen Tagen gekannt hatten, nach den Territorien der wandernden Koraks auf.

Die Koraks, welche einen der gröfsten Stämme Sibiriens und Kamschatka's bilden, sind in der That ein wanderndes Volk. — Unter Zelten von Häuten wohnend und im Besitz von 1 000 bis 12 000 Rennthieren wechseln sie ihre Wohnplätze mit der gröfsten Leichtigkeit und lagern vielleicht während ihres ganzen Lebens nicht zweimal auf ein und demselben Flecke. — Der Theil des Stammes, welcher Kamschatka durchwandert, zählt 40 bis 50 verschiedene Banden von je 6 bis 8 Familien, die durchschnittlich 3 000 Rennthiere besitzen.

Sie wählen zu ihren Weidegründen die entferntesten, kältesten und ödesten Ebenen von ganz Sibirien, wo das weifse Moos, das Futter für ihre Rennthiere in unendlicher Fülle wächst.

Eine Heerde von mehreren Tausend Thieren wird in wenigen Tagen eine Meile in der Runde des Lagers den Schnee weggescharrt und das darunter befindliche Moos abgeweidet haben, in Folge dessen die Bande natürlich neuen Weidegrund aufsuchen mufs. — Ihr Wanderleben ist daher keineswegs freiwillig, sondern wegen ihrer Abhängigkeit von den Rennthieren nothwendig; sie müssen wandern, oder ihre Thiere würden sterben.

Diese zerstreuten Banden der Koraks halten, obgleich sie sich in fortwährender Bewegung befinden, eine, wenn auch unregelmäfsige Verbindung unter einander aufrecht, und gewöhnlich weifs die eine Bande, wo die nächste zu finden ist. Wir beschlossen deshalb, diese Region mittelst Rennthierschlitten zu durchreisen, die wir gegen Tabak und Glasperlen von den Stämmen miethen wollten, bis wir, von einem zum andern geführt, endlich unsern Bestimmungsort erreicht haben würden. Spät, in einer mondhellen Nacht, 6 Tage, nachdem wir Lesnoi verlassen hatten, stiefsen wir plötzlich auf das erste Lager dieses wilden Nomadenvolkes, und unsere ausgehungerten Hunde stürzten sich toll vor Aufregung im Galopp auf die weite Heerde der Rennthiere, die still und friedlich rund um die schwarzen Zelte geschaart standen. In einem Augenblick war das ruhige Lager in die wildeste Verwirrung gestürzt.

Die Rennthiere brachen mit heiserem, ängstlichem Gebrüll in eine erschreckte, allgemeine Flucht aus; Gestalten von unbestimmten Formen erschienen plötzlich vor den Zelten und warfen sich, lange, glänzende und spitze Speere ergreifend, in unseren Weg; umgeworfene Schlitten mit ihren schreienden und fliehenden Treibern wurden von den aufgeregten Hunden zwischen die Zelte geschleudert, und ein vollständiger Dämonenchor der verschiedensten Stimmen unterbrach die feierliche Stille der Winternacht. Ich glaube kaum, dafs jemals ein Koraklager von einem Trupp Reisender so wie ein plötzlicher Gewittersturm überfallen worden, und wir mufsten fürchten, dafs die überraschten Eingeborenen uns aufspiefsen würden, ehe wir Zeit gefunden, ihnen erklären zu können, wer wir seien und was wir wollten.

Die Hunde wurden jedoch endlich bewältigt und zum Gehorsam gezwungen, die Rennthiere wieder zusammengetrieben, und unter der Führung eines grofsen, kahlköpfigen Koraks betraten wir zum ersten Male in unserem Leben ein Zelt dieser Eingeborenen.

Auf Händen und Knieen einen langen und dunklen Tunnel von ausgespannten Häuten durchkriechend stiefsen wir am Ende desselben auf einen schweren

Vorhang von Pelzen, und diesen zur Seite schiebend traten wir in ein weites kegelförmiges Zelt von etwa 30 Fufs Durchmesser. — Ein helles Feuer von Fichtenzweigen brannte auf dem Boden in der Mitte des Zeltes, und rund herum hockten ein halbes Dutzend eingeborener Weiber mit rauchgeschwärzten Gesichtern, die auf einen dampfenden Kessel mit Speise zu achten schienen. — Der Rauch, welcher den ganzen Raum durchdrang, ehe er durch's Dach entweichen konnte, machte es uns zuerst fast unmöglich, etwas zu erkennen oder zu athmen, wir mufsten uns zu Boden werfen, mit dem Gesichte nach unten, um einen frischen Athemzug thun zu können.

Die Zelte der Koraks wechseln von 10 zu 40 Fufs im Durchmesser, aber alle sind in ein und derselben einfachen Weise konstruirt, indem man ein kegelförmiges Rahmenwerk von Pfählen mit Rennthierfellen bezieht und bedeckt. — Da es unmöglich ist, ein so grofses Zelt durch ein einziges Feuer an der Erde vom Mittelpunkte aus zu erwärmen, so hat man längs des inneren Umkreises eine Reihe kleiner Abtheilungen von straff gespannten Rennthierhäuten hergestellt, Pologs genannt, die, etwa 6 Fufs breit und 4 Fufs hoch, durch schwere Rennthierpelze von einander getrennt sind. — Diese Pologs werden mittels einer höchst einfachen Lampe von Talg und Moos in einem flach ausgehöhlten Knochen oder einer Art eiserner Tasse oder Schale erleuchtet und erwärmt, und da wenig oder nichts von der erzeugten Wärme entweichen kann, so ist die Temperatur gewöhnlich hoch genug, um die Räume völlig behaglich zu machen.

In der abgesperrten rauchigen Atmosphäre dieser ledernen Behälter verbringen die Koraks den gröfsten Theil ihres häuslichen Lebens. Nach dem allgemeinen Grundsatze, es in Rom wie die Römer zu machen, schliefen wir öfter in diesen Pologs; aber niemals konnten wir die Augen schliefsen, ohne die wohlbegründete Aussicht vor uns zu haben, noch vor dem nächsten Morgen erstickt zu sein. *)

Nicht sobald hatten die Koraks durch einen Dolmetscher von unseren Absichten und Wünschen gehört, als sie uns mit der gröfsten Freundlichkeit entgegenkamen.

Ein Abendessen, wenn solch ein Mahl überhaupt mit jenem civilisirten Namen belegt werden kann, war rasch hergerichtet; wir liefsen uns auf den Erdboden vor einem langen hölzernen Troge nieder, neben jedem Ellenbogen einen schlecht dressirten Hund, mit welchem wir über das Recht an jedem Bissen zu streiten hatten, und begannen so korakische Speise zu prüfen.

Es ist eine sehr gute Idee, wenn man auf die Gastfreundschaft der sibirischen Eingeborenen angewiesen ist, anzunehmen, dafs man im Begriff sei, die abscheulichsten Dinge zu essen, welche man kennt, und dann die Augen zuzumachen und den Bissen rasch hinunterzuschlucken. Auf diese

*) Die wandernden Eingeborenen Sibiriens fanden wir, entgegen all unseren vorher gefafsten Ideen, grofs, kräftig und gut gebaut, öfter höher als 6 Fufs, mit kühnen, finsteren Gesichtszügen, die uns an unsere Indianer Nord-Amerikas erinnerten. Sie haben jedoch mit diesen oder den Eskimos Grönlands und Labradors nicht einen einzigen Zug gemeinsam. Körperlich und geistig gehören sie zu einer höheren Menschenrasse als diese und zeichnen sich durch Rechtschaffenheit und Edelmuth wesentlich vor ihnen aus. Obwohl grofsherzig und gastfrei gegen Fremde, schlagen sie mit dem gröfsten Muthe augenblicklich jeden Versuch nieder, sie in Abhängigkeit zu versetzen. Sie haben sich den russischen Einfällen in ihr Land immer mit Erfolg widersetzt, haben zweimal die russische Ansiedelung Anadyrik genommen und niedergebrannt, und ihre unbezähmbare Tapferkeit hat in jedem Kampfe den Feuerwaffen und der Kriegskunst der sibirischen Kosacken die Spitze geboten. — Gewitzigt durch wiederholte Niederlagen haben die Russen eingesehen, dafs sie den freien Arabern der sibirischen Wüste weder ihre Religion noch ihre Steuern aufzuzwingen vermochten, und endlich beschlossen, sie unbehelligt zu lassen, so dafs nach fast zweihundertjähriger Fehde die Tschuktschen und die meisten Koraks ihre Unabhängigkeit bewahrt haben und den Russen ihr Mifstrauen beweisen, indem sie mit ihnen nur, wie man sagt, an der Speerspitze verhandeln. — In dem Charakter der wandernden Eingeborenen findet sich kein einziger gemeiner oder treuloser Zug, es sei denn, dafs Einzelne durch den Verkehr mit den Russen ihn angenommen hätten. Mitglieder unserer Gesellschaft haben allein und unbewaffnet häufiger ihr ganzes Gebiet durchzogen.

Art kann man möglicher Weise ein befriedigendes Mahl halten, was man entschieden nicht könnte, wenn man sich auf eine kritische Untersuchung der vor Einem liegenden Dinge einlassen wollte. — Vor Allem, wenn man seine Gemüthsruhe liebt, soll man nicht fragen. Unwissenheit in solchen Dingen ist immer ein Segen, und wenn man zuerst ifst und dann fragt, so ist man doch erst einmal seines Abendessens sicher, wie dann auch immer die nachfolgenden Erwägungen ausfallen mögen. Fragt man aber vorher, ehe man ifst, so wird man hungrig davon gehen oder, was noch schlimmer, seinen Appetit vollständig verlieren. — Die Nützlichkeit dieser Bemerkungen möge man der Thatsache entnehmen, dafs das Nationalgericht der sibirischen Eingeborenen aus Blut, Talg und dem Inhalte eines Rennthiermagens, der dem frisch geschlachteten Thiere entnommen ist, zubereitet wird, indem man diese Bestandtheile mit getrocknetem Gras zu einem dicken, dunkel gefärbten Pudding zusammenrührt. — Es ist eben kein angenehmer Gedanke, halb verdautes Moos zu essen, was Rennthiere bereits einmal gefressen haben, und aus diesem Grunde ist es durchaus wünschenswerth, nichts davon zu wissen.

Wir waren unglücklich genug, zuzusehen, wie diese wunderbare Mischung zubereitet wurde, und von diesem Augenblicke an hatten wir auch die letzte Spur von Appetit verloren. Wir suchten den Major zu überzeugen, dafs es seine Pflicht im Interesse der Wissenschaft erheische, den Pudding zu kosten, damit er der Welt erzählen könne, wie er eigentlich schmecke; aber er meinte, sein Interesse an wissenschaftlichen Untersuchungen der Art sei nicht grofs genug dazu, er ziehe vor, das Moos einmal ohne Vermittelung eines Rennthieres zu probiren.

Der besondere Werth, welchen die Eingeborenen dieser Mischung beilegen, besteht in ihren medizinischen Eigenschaften; sie behaupten, dafs ihr Genufs die üblen Folgen einer ausschliefslichen Fleischnahrung aufhebe, und dafs sie bis zu einem gewissen Grade die fehlenden Gemüse ersetze (ein angenehmes Ersatzmittel für Kartoffeln und Kohl). Man kann sich jedoch vorstellen, wie ihre gewöhnlichen Mahlzeiten beschaffen sind, wenn sie Blut, Talg und Moos als heilsame Leckereien betrachten. Wir entschieden uns nach einigen Erwägungen dafür, lieber die schlechten Folgen der Fleischdiät zu tragen, als zu solchem Präservativ zu greifen, und beschlossen, uns demnächst bei einigen Gesellschaften für Heidenbekehrung dahin zu verwenden, dafs sie gut thun würden, diesem gesegneten Lande einige Schiffsladungen »*Drakes Plantation Bitters*« zuzusenden.

Die Koraks leben fast ausschliefslich von Rennthierfleisch, Talg, Mark, Thran und getrockneten Fischen, und sind mit dem Gebrauche von Salz gänzlich unbekannt.

Wir hatten kaum erwartet, in Sibirien irgend etwas, einer alkoholartigen Flüssigkeit Aehnliches zu finden, und waren daher nicht wenig überrascht, eines Tages einige Eingeborene entschieden in einem vorgeschrittenen Zustande von Betrunkenheit anzutreffen. Wir wufsten, dafs im ganzen nördlichen Kamschatka kein Tropfen gebrannten Wassers zu finden sei und waren wirklich gespannt, zu erfahren, auf welche Weise sie sich so vollständig und unzweifelhaft betrunken hatten.

Das Problem, welchem die Civilisation so lange Studien gewidmet hat, wie ein Mensch es anzufangen habe, sich in möglichst kurzer Zeit und mit möglichst vollständigem Erfolge zu betrinken, schien von ihnen bereits völlig gelöst zu sein. Auf unsere Nachfrage erfuhren wir denn, dafs sie Krötenstuhl gegessen hatten. Das ist eine Art giftigen Schwammes, welcher, in Sibirien wachsend, den Eingeborenen unter dem Namen »*muckamoor*« bekannt ist, im höchsten Grade berauschende Eigenschaften besitzt und mehr oder weniger von allen sibirischen Stämmen genossen wird. In Menge genommen ist es ein heftiges, betäubendes Gift, wähkleine Dosen dieselben Wirkungen wie Branntwein hervorrufen. Auf das Nervensystem übt es jedoch eine durchaus

zerstörende Wirkung aus, und ruft bei den Menschen, wenn die Reaction eintritt, eine geistige und körperliche Erschlaffung hervor.

Die russische Regierung versucht den Fortschritten dieser furchtbaren Gewohnheit zu steuern, indem sie den Gebrauch oder Verkauf dieses Gewächses in irgend welcher Gestalt für ein Kriminalverbrechen erachtet und bestraft, leider mit geringem Erfolge. Die Eingeborenen wissen es sich doch zu verschaffen und essen es trotz aller Gesetze der Regierung.

Es ist wirklich lächerlich, wenn der gastfreie Korak seinen Freund bewirthen will, ihn nicht etwa sagen zu hören: »Willst Du nicht hereintreten, einen Trunk zu nehmen«, sondern: »Komm näher und ifs mit mir einen Krötenstuhl«. Für uns scheint das allerdings keine eben verlockende Einladung zu sein, auf einen liederlichen Korak ist sie dagegen von wahrhaft bezaubernder Wirkung.

Während unserer 20 tägigen Reise mit den wandernden Stämmen hatten wir Gelegenheit genug, viele ihrer sonderbaren und merkwürdigen Sitten und Gewohnheiten kennen zu lernen; doch habe ich nur Zeit zu einer kurzen Beschreibung ihrer religiösen und Heiraths-Ceremonien, welches wahrscheinlich die eigenthümlichsten Züge ihres gesellschaftlichen Lebens sind. Ihre Religion ist wenig mehr als die Anbetung des Teufels. Wenn sie überhaupt irgend eine Idee von einem allgütigen Gotte haben, so ist dies ein untergeordneter Geist, dessen Haupteigenschaften Schwachheit und eine Art duldender Tugend sind. Der böse Geist ist der Herrscher im Himmel und auf Erden, dessen Gunst sie durch Opfer und Gaben für sich zu erhalten suchen. Wenn jemals ein grofses Leid, als Krankheit, Sturm oder Hungersnoth über sie hereinbricht, so wird dieses dem Mifsfallen des bösen Geistes zugeschrieben und dann werden auf der Stelle ihre Shamans oder Priester befragt, auf welche Weise am besten der Zorn des Mächtigen besänftigt werden könne. — Der Priester, an welchen das Ansuchen gestellt wird, versammelt den Stamm in einem der gröfsten Zelte, zieht ein lang herabhängendes Kleid an, bedeckt mit Bildern von Vögeln, anderen Thieren und wunderlichen sinnbildlichen Sprüchen, löst sein langes schwarzes Haar auf, nimmt das »*baraban*«, die Trommel der Eingeborenen, zur Hand und beginnt einen tiefen, eintönigen Gesang anzustimmen, den er mit langsamen starken Trommelschlägen begleitet. Der Gesang wird nach und nach ausdrucksvoller und rascher, und nun beginnt der Priester seinen Körper in die unnatürlichsten Formen zu verdrehen, er rollt die Augen wild im Kopfe herum und scheint in eine wahnsinnige Entzückung zu gerathen. Endlich springt er auf und, seinen Kopf krampfhaft zurückwerfend, so dafs das Haar klatschend zusammenschlägt, beginnt er einen rasenden Tanz in dem Zelte herum. Nach einigen Augenblicken sinkt er augenscheinlich erschöpft auf seinen Sitz zurück und verkündet nun den ehrfurchtsvoll lauschenden Eingeborenen die vom bösen Geist empfangene Antwort, welche gewöhnlich in der Weisung besteht, der beleidigten Gottheit eine bestimmte Zahl von Hunden oder Rennthieren, mitunter auch von Menschen zu opfern. Gewöhnlich wird diesen Befehlen gehorcht; es kommt jedoch auch vor, dafs die Eingeborenen an der vorgeblichen Erleuchtung des Priesters zweifeln und ihn tüchtig prügeln, um ihn zu einem anderen Ausspruche zu bewegen. — Wenn er ohne ein Zeichen des Schmerzes oder der Schwäche ruhig aushält, so wird das als ein Zeichen seiner Unfehlbarkeit und seiner Eigenschaft als echter Shaman betrachtet.

Einen Priester zu prügeln, um die Wahrheit seines Glaubensbekenntnisses zu prüfen, ist, wie ich glaube, ein den sibirischen Eingeborenen eigenthümlicher Gebrauch und eine merkwürdige Illustration zu ihrem aus Aberglauben und Zweifelsucht gemischten Charakter. Ein irgendwie zweifelhaftes Gebahren gestatten sie ihren Priestern nicht. Halten sie ihn für einen Schwindler, so schlagen sie ihn so lange, bis er es selbst zugiebt, oder bis sie sich

davon überzeugt haben, dafs er mit übernatürlichen Kräften ausgerüstet ist. Wenn die geistige Richtung des Priesters ihnen pafst, so ist es gut und schön; andernfalls bekommt er so lange Schläge, bis er etwas sagt, was für den vorliegenden Fall besser pafst, — ein sehr summarisches Verfahren, theologische Schwierigkeiten auszugleichen. — Menschenopfer, obwohl sie unter einigen nördlichen Stämmen vorherrschen, sind nicht gewöhnlich, und werden für aufserordentliche Fälle eines grofsen nationalen Unglücks aufgespart, falls die Opfer an Hunden und Rennthieren sich als unzureichend erwiesen haben.

Die Kamschadalen und Tschuktschen üben jedoch einen Gebrauch aus, welcher kaum minder barbarischer Natur ist als Menschenopfer: das ist das kaltblütige Morden der Alten, Schwachen und Kranken. Sobald ein Mitglied ihres Stammes durch Alter, Blindheit oder Gebrechen anderer Art unfähig wird, die Beschwerden und Gefahren ihres Wanderlebens zu ertragen, nehmen sie ihm das Leben, indem sie ihn aufspiefsen oder steinigen. Lange Erfahrung hat ihnen eine schreckliche Fertigkeit in der Kunst gegeben, Jemanden auf die schnellste und beste Weise vom Leben zum Tode zu befördern, und sie erklärten uns mit der ekelhaftesten Genauigkeit die verschiedenen Wege, wie ein Mensch zu tödten sei und zeigten uns diejenigen Stellen am Körper, wo ein Speer- oder Messerstich sofortigen Tod herbeiführen würde. Sie erblicken Alle in diesem gewaltsamen Tode das natürliche Ende ihres Daseins und erwarten es so ruhig und gefafst, wie ein Mensch überhaupt seinen letzten Feind erwarten kann.

Im glänzenden und abstechenden Gegensatz zu diesem düsteren Aberglauben und blutigen Gebrauche stehen die heiteren Heirathsceremonien, die, wie alle ihre anderen Sitten, den Stempel völliger Originalität an sich tragen. Jeder junge Mann eines Korakstammes, welcher zu heirathen wünscht, mufs ein, zwei oder drei Jahre für sein Weib arbeiten. Er kann sie nicht, wie die Russen, für 10 Cents kaufen, und dazu noch Jemanden bekommen, der die Kosten der Hochzeit bestreitet. Ein Korak-Vater setzt einen höheren Preis auf die Hand seiner Tochter, und zwei oder drei Jahre Dienens bei ihm betrachtet er als eine einigermafsen anständige Gegenleistung. Am Ende der langen Lehrzeit des jungen Mannes versammelt sich die Bande, zu der er gehört, in dem gröfsten Zelte, um bei der Heirathsceremonie als Zeugen zu dienen. Ein Festmahl ist bereitet aus Thran, Mark, Wildpret, getrocknetem Fisch und anderen korakischen Delikatessen, und die versammelte Menge vertreibt sich die Zeit vor der Ceremonie mit Essen und Sprechen über das bevorstehende Ereignifs. Ist dem Genüge geschehen, so ergreift einer der Koraks die grofse Trommel, die von allen ihren Ceremonien untrennbar ist, und beginnt ein tiefes, musikalisches Recitativ, welches allmählich an Umfang und Nachdruck wächst, bis es zu einem wilden, barbarischen Gesang anschwillt, begleitet von regelmäfsigen Schlägen auf der grofsen Bafstrommel. Nun tritt ein Eingeborener herein mit einem Arm voll Erlen- und Weidenruthen, welche er in sämmtlichen Pologs, den kleinen mit Häuten abgetheilten Schlafräumen des inneren Zeltumkreises, vertheilt. Die Pelzvorhänge aller dieser kleinen Schlafräume werden zurückgeschlagen, die Weiber stellen sich in Abtheilungen von zweien oder dreien an dem Eingange jedes dieser Taubenschläge auf und nehmen die ihnen überwiesenen Weiden- und Erlenruthen zur Hand. Ist so Alles vorbereitet, so tritt ein ehrwürdiger Eingeborener, den jungen Korak und seine schwarzbraune Braut herausführend, aus einem der an dem Eingange belegenen, bislang geschlossen gewesenen Pologs, und ihr Erscheinen ist die Veranlassung zu erneuter Aufregung. Die Musik wird schneller, Alles stimmt ein in den barbarischen Gesang, der von Zeit zu Zeit durch einzelne vor wilder Erregung ausgestofsene durchdringende Schreie übertönt wird. Auf ein gegebenes Zeichen stürzt sich die Braut plötzlich in den ersten Polog und beginnt eine schnelle Flucht durch alle die kleinen Räume rund im Zelte her-

um, rasch durch die Pelzvorhänge, welche sie von einander trennen, hindurchschlüpfend; der Bräutigam ihr nach in rascher Verfolgung. Die Weiber, welche am Eingange jedes Pologs stehen, unterstützen die Flucht der Braut in jeder möglichen Weise; sobald aber der unglückliche Bräutigam kommt, suchen sie ihn aufzuhalten, fahren ihm in die Haare, werfen die Vorhänge ihm über den Kopf, prügeln ihn mit den Ruthen, so dafs es wirklich ein ungelöstes Räthsel bleibt, wie der Mensch mit dem Leben davon kommt. Wenn ihm in Folge aller dieser Hindernisse es nicht gelingt, die Braut zu erwischen, noch ehe sie den Umlauf im Zelte vollendet hat, so ist er nicht verheirathet und mufs sich mit dem Gedanken trösten, die Sache nach zwei oder drei Jahren weiterer Arbeit wieder zu versuchen. Die Ceremonie endet jedoch gewöhnlich in befriedigender Weise. Die Braut erlaubt ihrem Liebhaber, sie, wenn auch erst im letzten Augenblicke, zu erhaschen, und damit ist die Heirathsceremonie vollendet.

Der Grund dieses eigenthümlichen Gebrauches ist augenscheinlich der, dem Weibe die Wahl zu lassen, ob sie den Mann nehmen will oder nicht, denn ohne ihren Willen sie einzuholen, ist einfach unmöglich. Es zeigt ein gröfseres Zartgefühl und eine Rücksicht auf die Wünsche des schwächeren Geschlechtes, als dies selbst in wohlgeordneten Gesellschäftsverhältnissen gewöhnlich der Fall ist; mir scheint jedoch, dafs dieselben Erfolge erreicht werden könnten, ohne den armen Bräutigam derartigen Mifshandlungen auszusetzen. Einige Rücksicht sollte auch seinen Gefühlen gezollt werden, da er ein Mann ist, und der Frau Rechte niemals das Privilegium persönlicher Züchtigung umfassen sollten.

Die korakischen Männer sind jedoch allein dabei interessirt, und wenn sie es sich wollen gefallen lassen, so, denke ich, ist kein Grund zu einer Intervention vorhanden. Für einen Korak, der überhaupt verheirathet gewesen, ist die Frage nach dem Grade seiner Tapferkeit durchaus unberechtigt. Die einfache Thatsache, dafs er eine solche Feuerprobe bestanden, ist der stärkste Beweis für seinen Muth. Ich lernte später einen Eigeborenen Kamschatkas kennen, der sich drei Mal verheirathet hatte, und ich fühlte einen derartigen Respekt vor solch heroischer Tapferkeit, dafs ich ihn unbedenklich zu den »Sechshundert von Balaklava« zählen würde.

Wir reisten mit den wandernden Koraks drei Wochen lang über die schneeigen Ebenen Nord-Kamschatkas immer hinter ihren Rennthierheerden her und schliefen jede Nacht in ihren rauchigen Pologs. Niemals wurden wir anders als freundlich von ihnen behandelt, und ich kann dem Volke, bei welchem ich so lange gelebt, und in deren Zelten ich so oft ohne irgend einen Schutz oder eine Waffe, 200 Meilen jenseits der letzten russischen Aufsenposten, geschlafen habe, den Zoll meiner aufrichtigsten Dankbarkeit nicht versagen. Barbarisch und uncivilisirt mögen sie sein, aber manche Nation, welche auf einer weit höheren Stufe der gesellschaftlichen und sittlichen Bildung steht, könnte bei diesem armen Volke in Liebenswürdigkeit und Gastfreiheit gegen Fremde Unterricht nehmen.

(Schlufs folgt.)

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Das Postauftrags-Verfahren im inneren Verkehr Frankreichs ist bekanntlich durch das Gesetz vom 5. April 1879 eingeführt. Vor Ausarbeitung des letzteren hat die französische Postverwaltung im Jahre 1879 höhere Beamte in das Ausland, u. A. auch nach Deutschland entsandt, damit dieselben die Betriebs-Einrichtungen anderer Länder kennen lernen und die dort gemachten Erfahrungen zu Hause verwerthen sollten.

Im Wesentlichen entspricht das in Frankreich eingeführte Postauftrags-

Verfahren der deutschen Einrichtung, weshalb wir Abstand nehmen, die Einzelnheiten desselben, sowie die inzwischen eingeführten Verbesserungen zu besprechen; erwähnt sei hier nur, dafs die Ausdehnung des Verfahrens auf die zur Protestirung bestimmten Wechsel und Handelspapiere noch nicht erfolgt ist, obwohl eine diesbezügliche Gesetzesvorlage den französischen Kammern bereits im Frühjahre gemacht worden ist.

Zur weiteren Ausdehnung dieses Dienstzweiges, welcher vorläufig noch aufserhalb des Rahmens des Weltpostvereins steht, hat die französische Verwaltung nach dem Vorgange der deutschen, besondere Abkommen mit den Nachbarstaaten abgeschlossen. Demzufolge ist das Auftragsverfahren vom 1. Mai d. J. ab im Verkehr mit der Schweiz und mit Belgien, sowie vom 1. Juli d. J. im Verkehr mit Luxemburg französischer Seits eingeführt worden. Nach Inhalt der drei nahezu wörtlich übereinstimmenden Abkommen ist der neue Dienst auf Grund der in den genannten Ländern bereits früher bestandenen inneren Einrichtungen organisirt worden.

Namentlich sind zur Einziehung zugelassen worden: Quittungen, Rechnungen, Anweisungen, Wechsel, sowie überhaupt alle ohne Kosten zahlbaren Handels- und sonstigen Papiere. Der Meistbetrag einer einzelnen Sendung ist vorläufig auf 500 Francs (im Verkehr mit Belgien 1000 Francs) festgesetzt, derselbe kann indefs später erhöht werden, ebenso ist die Zulassung von zur Protestirung bestimmten Papieren vorbehalten worden. Ein einzelner Postauftrag kann nur solche Papiere enthalten, welche durch ein und dieselbe Postanstalt, bei ein und demselben Schuldner, zu Gunsten ein und desselben Gläubigers einziehbar sind. Die Taxe setzt sich wie folgt zusammen:

1. aus dem Porto von 25 Cent. für den Einschreibbrief;

2. aus der Postanweisungsgebühr von 25 Cent. für je 25 Frcs.;

3. aus der Gebühr von je 10 Cent. für je 20 Frcs., im Meistbetrage von je 50 Cent. Die Einnahme aus der zu 3. genannten Gebühr bildet keinen Gegenstand der Abrechnung zwischen den einzelnen Verwaltungen, vielmehr verbleibt dieselbe ungetheilt derjenigen Verwaltung, welche die Einziehung bewirkt.

Hieraus ergiebt sich, dafs abweichend von dem in Deutschland bestehenden Verfahren, der Auftragsbrief nicht der Taxe eines Einschreibbriefes, sondern derjenigen eines gewöhnlichen Briefes unterliegt. Die eingezogenen Beträge werden dagegen einfach als Postanweisungs-Beträge behandelt und dementsprechend taxirt. Neu ist die Erhebung einer besonderen Einziehungs-Gebühr von je 10 Cent. für je 20 Frcs., im Meistbetrage von 50 Cent., welche bei den in Frankreich einzuziehenden Beträgen nicht zur Postkasse berechnet wird, sondern zu Gunsten des die Einziehung bewirkenden Briefträgers, sowie des demselben vorgesetzten Postamts-Vorstehers bestimmt ist.

Bezüglich der Gewährleistung ist in den gedachten Abkommen vereinbart, dafs für Postauftragsbriefe in gleicher Weise wie für Einschreibbriefe, und für die eingezogenen Beträge wie für Postanweisungs-Beträge Gewähr geleistet wird.

Die Einlage von Briefen oder Notizen, welche den Charakter einer Korrespondenz zwischen dem Auftraggeber und dem Bezogenen tragen, ist bei den Postauftragsbriefen verboten.

Die Anlagen des Auftrags dürfen nur aus solchen Papieren bestehen, welche kostenfrei zu bezahlen sind.

Wechselproteste und die Vornahme anderweiter rechtlicher Handlungen durch die Post sind nicht vorgesehen, da solche, wie schon erwähnt, zur Zeit im inneren Verkehr Frankreichs noch nicht zulässig sind.

---

Das Löwen-Monument auf dem Schlachtfelde von Chaeronea ist kürzlich durch die Archäologische Gesellschaft zu Athen in der Absicht, dasselbe womöglich zu restauriren, einer genaueren Untersuchung unterworfen worden, über deren Ergebnifs Folgendes berichtet wird. Das Monument,

welches bekanntlich einen gigantischen Löwen darstellte, ist aus theilweise ausgehöhlten Blöcken errichtet, welche ursprünglich durch eherne Klammern zusammengehalten wurden. Der gänzliche Verfall des Werkes soll nach der Volks-Tradition erst während des griechischen Befreiungskampfes durch eine absichtliche Sprengung desselben mittels Pulver herbeigeführt worden sein. Die jetzigen Untersuchungen scheinen jedoch klargestellt zu haben, dafs in erster Linie die schlechte Beschaffenheit der Fundamente bz. des Steinmaterials derselben den Zusammensturz veranlafst hat. Durch die Ausgrabungen erfuhr man zunächst, dafs das Piedestal des Löwen mit einer Umwallung zusammenhing, welche ein Parallelogramm von $23{,}50$ zu $14{,}92$ m umschliefst. Der Innenraum des letzteren wurde nun bis unter die Fundamentfläche untersucht, auch wurde ein Graben der Umwallung entlang ausgeworfen, ohne dafs man irgend Erhebliches fand. Die Mittel der Gesellschaft, welche bereits 7 000 Francs ausgegeben hatte, waren damit erschöpft, und fast hätte dieselbe, durch ihre bisherigen Mifserfolge entmuthigt, die Nachsuchungen aufgegeben. Ein gewisses Mifstrauen gegen den Inspector der Arbeiten hatte indefs zur Folge, dafs man einen Bildhauer von Ruf, Herrn Phytales, beauftragte, weitere Untersuchungen, namentlich mit Bezug auf den Baugrund des Piedestals anzustellen. Als derselbe 18 Zoll tiefer hatte graben lassen, stiefs er, wie man vermuthet hatte, auf Gebeine, die sich an sechs ferneren Stellen innerhalb der Umwallung gleichfalls fanden. Da lagen die Skelette der Kämpfer für Griechenlands Freiheit, noch ziemlich wohlerhalten, parallel neben einander hingestreckt, von einer schwarzen Erde bedeckt, die augenscheinlich aus der Verwesung ihrer Leiber hervorgegangen ist. Eine Lanze, ein Strigil (Schabmesser, mit denen die Ringer die Haut von dem Oele und Staube zu befreien pflegten), Stöcke von Elfenbein und Bronze-Schnallen wurden bei der oberflächlichen Untersuchung gleichfalls gefunden. Herr Phytales benachrichtigte sofort persönlich die Gesellschaft, und diese gab ihm den Auftrag, die Nachgrabungen in regelmäfsigster und sorgfältigster Weise fortzusetzen. — Man hofft wohl nicht mit Unrecht noch wichtige Funde, namentlich auch von Inschriften zu thun, und es steht zu erwarten, dafs unser an archäologischen Entdeckungen so reiches Jahrzehnt auch hier eine neue wichtige Bereicherung auf diesem Gebiete erfahren wird.

(Deutsche Bauzeitung.)

---

Beförderungszeit eines Telegramms zwischen Sydney und London. Ein von Sydney am 28. Juni 12 Uhr 30 Minuten Mittags (Sydneyer Zeit) an die »*Times*« abgesendetes Telegramm ist in London um 7 Uhr 33 Minuten Morgens (Greenwicher Zeit) angekommen. Berücksichtigt man die Zeitdifferenz zwischen Sydney und London (Sydney ist London um 10 Stunden 5 Minuten voraus), so ergiebt sich, dafs das Telegramm 5 Stunden 5 Minuten zu seiner Uebermittelung gebraucht hat, dergestalt, dafs dasselbe noch in die zweite Ausgabe des englischen Journals aufgenommen werden konnte.

*(Journal des Débats.)*

---

Zeitungstelegramme in Australien. Zufolge einer Mittheilung des *Telegraphic Journal* haben die Telegraphen-Verwaltungen von Süd-Australien, Victoria und Neu-Süd-Wales ein auf die Auswechselung von Zeitungstelegrammen zwischen den genannten Staaten bezügliches Abkommen getroffen, demzufolge für die Beförderung solcher Telegramme eine einheitliche Gebühr von 3 Mark für je 100 Worte zur Erhebung kommt.

---

Benutzung des Telegraphen in Mexiko. Die Zeitschrift *Journal of the Telegraph* theilt mit, dafs während des Jahres 1879 auf den mexikanischen Telegraphenlinien, welche eine Gesammtausdehnung von 6 164 engl. Meilen haben, nur 135 000 Telegramme befördert worden sind.

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Août 1880.

Die Organisation der Postverwaltung des russischen Reiches. — Das Verhältnifs des Publikums zur Post. — Die Posten des Montezuma. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 33. Berlin, 13. August 1880.

Die unmittelbare Personen- und Gepäck-Einschreibung im Verkehr zwischen gröfseren Eisenbahnstationen und Postanstalten. — Anfertigung von gestempelten Postkarten in der Reichsdruckerei. — Verkehrs- und Personalnachrichten. — Betriebswesen (Auslosung der bestellten Kautionspapiere). — Zeitungsverkehr zwischen Belgien und den Niederlanden. — Bescheinigungen über gewöhnliche Postsendungen in England. — Postanweisungs-Betrügereien in Frankreich. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphenwesens. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. Jahrgang 1880. 8. Heft.

Vorschläge für neue Ausgrabungen in Aegypten. Von Georg Ebers. — Die beiden Scheikhs. Novelle von O. Ernst (Fortsetzung). — Die Entwickelung der Chirurgie. Von Dr. Hermann Baas. — Ludwig Anzengruber. Ein literarisches Charakterbild von Siegmund Feldmann. — Die Diplomatie im Orient seit Beendigung des russisch-türkischen Krieges. Von Sigmund Hahn. — Birma und England. Von Emil Schlagintweit. — Deutsche und Czechen im Verfassungs- und Kulturkampf. — Cyprische Reisestudien. Von Max Ohnefalsch-Richter. — Das Eigenthum in seiner sozialen Bedeutung. Von Friedrich von Bärenbach. — Gedichte von Konrad von Prittwitz-Gaffron. — Chronik der Gegenwart: Politische Revue.

4) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 31. Stuttgart, 2. August 1880.

Lippiza I. — Die Fahrt der »Vega«. III. — Karl Emil Franzos' neuestes Kulturbild. — Eine neue amerikanische Erfindung. — Neue Publikationen auf prähistorischem Gebiet. — Das Kreuz am südlichen Himmel.

No. 32. 9. August 1880.

Das Land und die Bewohner von Epirus. — Anthropologisches über die Australier. — Das Volk der Meder und seine Geschichte nach den neuesten Forschungen. II. — Neuere Mittheilungen über Neufundland.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Dingler's polytechnisches Journal.** Bd. 237. Heft 4.

E. Elsasser's Schutzvorrichtung gegen Blitzschlag. — Anwendung des Telephons zur Messung der Torsionsbeanspruchung der Betriebswelle bei Dampfmaschinen von H. C. Resio.

**Journal of the telegraph.** Vol. XIII. No. 306.

Dr. Siemens newest electrical results. — European telegraphic news. — Progrefs of electrical discovery. — Improvements in the telegraphic Science.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 180.

Sixpenny telegramms. — Crighton's patent terminal insulator. — A new form of Obach's galvanometer. — Secondary batteries with carbon electrodes.

**L'Electricité.** 3e Série. No. 15.

Expériences de M. W. de la Rue et Hugo Muller. — Expériences sur l'électricité de l'air par Daniel Colladon. — Chaleur, travail et l'électricité. — Le téléphone thermique de M. Preece.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 17.** BERLIN, SEPTEMBER. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 75. Gewerbe-Ausstellung zu Düsseldorf 1880.

Von Herrn Ober-Postdirections-Secretair Berger in Düsseldorf.

Die seit dem 9. Mai eröffnete, bis Mitte September andauernde Düsseldorfer Ausstellung nimmt nach den übereinstimmenden Urtheilen der Besucher und der Fachmänner des In- und Auslandes eine hervorragende Stelle unter den ähnlichen Unternehmungen der letzten Jahre ein. Begünstigt wird der Erfolg durch das sowohl in Bezug auf Bodenreichthum, als Industrie, Handel und Verkehr bedeutende Ausstellungsgebiet, welches sich auf die Rheinprovinz und Westfalen, auf die Regierungsbezirke Wiesbaden und Sigmaringen, die Fürstenthümer Schaumburg-Lippe, Lippe-Detmold, Waldeck und Birkenfeld erstreckt.

Die Bedeutung der Ausstellung wird aufserdem wesentlich gehoben durch die Verbindung der letzteren mit der IV. Allgemeinen Deutschen Kunstausstellung, der gröfsten aller bisherigen, sowie mit einer Separatausstellung kunstgewerblicher Alterthümer. Hierdurch tritt das Ganze aus dem Rahmen einer provinziellen Ausstellung hinaus und nimmt einen wesentlich nationalen Charakter an.

Ihre Entstehung verdankt die Ausstellung den Mitgliedern des Niederrheinischen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure; sie wurde geplant unter dem Drucke schwerer Handelskrisen, und es liegt ihr der Gedanke zu Grunde, der rheinisch-westfälischen Industrie, der es versagt war, auf der letzten Pariser Ausstellung zu konkurriren, Gelegenheit zu geben, dem In- und Auslande ihre Leistungsfähigkeit auf dem Weltmarkte zu zeigen. Die rheinisch-westfälischen Ingenieure haben mit deutscher Kraft und Ausdauer ihr Vorhaben zur Ausführung gebracht und ihre spezielle

Thätigkeit, welche sich in dem Berg-, Hütten- und Maschinenwesen repräsentirt, stellt sich auf dem künstlerischen Hintergrunde der Ausstellung besonders vortheilhaft dar. Die Orts- und Platzwahl ist eine glückliche zu nennen. Düsseldorf, zwar nicht die gröfste, aber wohl die schönste Stadt am Rhein, ist nicht allein Kunst-, sondern seit Jahrzehnten in hervorragender Weise auch Industrie- und Handelsstadt. Die Ausstellung befindet sich in dem im Nordosten der Stadt am Fufse des Grafenberges gelegenen, vor wenigen Jahren neu angelegten und für den gegenwärtigen Zweck noch bedeutend erweiterten zoologischen Garten. Natur und Kunst haben hier dem Ausstellungsunternehmen in der willkommensten Weise vorgearbeitet. Was in London, Wien, Paris, Berlin etc. erst mühsam geschaffen werden mufste, fand sich hier schon vor. Der Garten, von der Düssel durchzogen, hat reizende Anlagen, eine künstlich hergestellte malerische Ruine mit Aussichtsthurm und beherbergt, wenn auch nicht eine grofsartige, so doch immerhin sehenswerthe Thierwelt. Das Terrain ist 75 Morgen grofs, und das darin befindliche Haupt - Ausstellungsgebäude, welches aus drei, durch vier Querhallen verbundene Langhallenbauten besteht, bedeckt eine Fläche von 32 000 qm, wovon auf die Kunstausstellung 3000 qm entfallen. In dem grofsen Hofe hinter der Maschinenhalle haben die Kesselhäuser und ein grofser Eisenbahnhof Platz gefunden. Ferner sind halbverdeckte Hallen zur Aufnahme von Produkten an mehreren Stellen des Gartens errichtet, und aufserdem sind 56 Annexbauten vorhanden, die weitere 11 000 qm Raum bedecken. Die Ausstellungsgegenstände sind in 22 Gruppen vertheilt, wovon zwei, nämlich die Land- und Forstwirthschaft, sowie die kunstgewerblichen Alterthümer, in besonderen Bauten untergebracht sind. Wir heben von denselben der Bedeutung nach heraus: die Gegenstände der Kunst und des Kunstgewerbes, das Berg-, Hütten-, Salinen-, Bau- und Ingenieurwesen, die Maschinen und die Transportmittel, die Textilindustrie, die polygraphischen Gewerbe, die wissenschaftlichen Instrumente und das Unterrichtswesen, behalten uns aber vor, der Ausstellungseinrichtung bei der Besprechung zu folgen.

Beim Eintritt in das geschmackvoll dekorirte Hauptportal, über dessen Eingang, sinnig und schlicht, die Worte »Industrie, Gewerbe, Kunst, Wissen, *viribus unitis*« stehen, begegnet uns zunächst die Kolossalbüste Sr. Majestät des Kaisers, der dem Unternehmen bereits am 19. Juni durch einen vierstündigen Besuch sein besonderes Interesse und seine landesväterliche Huld bekundet hat. Gehen wir dann in der Mittel- (Haupt-) Halle weiter, so kommen wir zur Ausstellung der Kunstgewerbe, zu der die in einem besonderen Gebäude befindliche Ausstellung der kunstgewerblichen Alterthümer gewissermafsen das Gegenstück bildet. Während sich uns in der erstgedachten Abtheilung eine vielversprechende Gegenwart darstellt, haben wir in der letztgedachten eine klassische Vergangenheit vor uns, welche wieder aufgeweckt worden ist zur Läuterung des Geschmacks und zur Anregung und Hebung des ehrsamen Handwerks. Beide Abtheilungen lassen recht deutlich den Einflufs der Künstlerschaft auf das Ausstellungsunternehmen erkennen. Mit sichtender Hand ist von dem Vorzüglichsten des Kunsthandwerks in Juwelier- und Metallarbeit, Glas- und Porzellanmalerei, Stein- und Holzarbeiten, Dekorationen, Tapisserien etc. das Stylvollste und Beste zusammengetragen worden. Es weht hier ein frommer Hauch, denn der Kirche, welche das Kunsthandwerk von altersher gefördert hat, dienen auch viele und zwar die kunstvollsten der vorhandenen Gegenstände, als goldgestickte Gewänder, erhabene, reich ornamentirte Monstranzen, herrliche gothische Dome *en miniatur*, polychromirte Terracotta-Figuren u. a. m. Die künstlerisch aufgetragenen Farben sind von guter Wirkung, und es ist nur zu wünschen, dafs auf die Pflege der Polychromie, der Modellirkunst und auf eine dauerhafte Herstellung der Massen Werth gelegt werde. Die Glasmalerei ist haupt-

sächlich in einem 16 Fufs hohen, 8 Fufs breiten Pavillonfenster für das *Hôtel du Nord* in Cöln, die Ahnenportraits der Fürstengeschlechter Hohenzollerns und Sachsens von 1360 bis in die Gegenwart darstellend, und in mehreren Kirchenfenstern verschiedener Stylarten aus dem 11. bis 16. Jahrhundert vertreten. Diese Arbeiten sind sowohl in der Zeichnung als Farbe und Ausführung vorzüglich. Von Porzellanmalerei finden wir ebenfalls recht gute Arbeiten, namentlich was Farben und Verzierungen anbelangt. Unter den nicht allein in dieser, sondern auch in anderen Abtheilungen ausgestellten Thon- und Glaswaaren befinden sich in Krystallglas, Fayence und Majolika vorzügliche Leistungen, welche den englischen Erzeugnissen ebenbürtig zur Seite stehen, zum Theil dieselben übertreffen. Wir nennen die Herstellungsorte Wadgassen (Saarlouis), Mettlach, Sinzig, Bonn. In Spiegel-, Tafel- und Hohlglas ist ein erstaunlicher Reichthum vorhanden. Wir finden Gufsglas von 4 bis 40 mm Stärke und Spiegel von Stolberg, Schalke und Herzogenrath, die eine ganze Wandfläche bedecken.

In der nun folgenden Abtheilung für Berg- und Hüttenwesen haben Felten & Guilleaume Proben aller von ihnen für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gelieferten Telegraphenkabel, I bis IV für unterirdische und Tunnelleitungen mit 1, 3, 4 und 7 Litzen, und V bis IX mit zwei von je einer Litze und die übrigen mit 3, 4 und 7 Litzen, ausgestellt. Ferner ist ein voller Haspel von dem jetzt auf der Strecke Königsberg - Danzig verlegten Kabel schwerer Konstruktion vorhanden. Die Leitungsader besteht aus einer siebendrähtigen Litze aus 0,7 mm starkem Kupferdraht; die Isolationsumhüllung setzt sich zusammen aus zwei Lagen Guttapercha und zwei Lagen Chatterton - Compound bis zu einem äufseren Durchmesser der Ader von 6 mm. Der höchste Widerstand der Kupferlitze bei + 15° C. beträgt 6,6 bis 7 S.-E. pro Kilometer, die Ladungskapazität 0,20 Mikrofarads pro Kilometer, der garantirte geringste Isolationswiderstand bei + 15° C. 500 Mill. S.-E. pro Kilometer. Im Uebrigen beträgt der Durchmesser der Jute-Hanf-Umspinnung 23 mm; es besteht die Armatur aus 20 verzinkten Eisendrähten von 3,8 mm Stärke, die Compound-Umhüllung aus 40 Fäden Jute-Hanfgarn in 100 bis 150 mm langen Spiralen und in einer Gesammtdicke von 2 mm, so dafs der äufsere Durchmesser des fertigen Kabels 34,6 mm mifst. Der Kilometer dieses Kabels wiegt rund 2000 kg. Der Versand zur Strecke geschieht meistens in Längen von je 1 km auf einem Holzhaspel. Ein solcher voller Haspel wiegt je nach dem Wasserquantum, welches aus den Prüfungsbassins noch am Kabel haften geblieben und noch nicht verdunstet ist, durchschnittlich 3075 kg. Ein das Kabel umgebender Blechmantel schützt dasselbe gegen Beschädigung. Die gedachte Firma legte Kabel auf den Strecken Berlin-Halle-Cassel-Frankfurt a. M. - Mainz, Halle a. S. - Leipzig, Berlin-Magdeburg-Hamm-Cöln, Barmen-Cöln, Cöln-Coblenz-Trier-Metz, Coblenz-Mainz, Metz-Strafsburg i. E. und Berlin-Stettin - Danzig - Thorn - Königsberg i. Pr., überhaupt 2829,1 km. Linien und 19532,5 km. Leitungen. Die Herren Felten & Guilleaume zeigen uns in ihrer Separatausstellung nicht allein ihre Telegraphenkabel, sondern auch Drahtkabel für Bergwerke nebst den bei der Kabelfabrikation zur Verwendung kommenden Materialien, wie Hanf, Draht, Guttapercha etc. in allen Gattungen und Stadien der Verarbeitung.

In derselben Abtheilung ist eine Kontroluhr ausgestellt, welche der Erfinder, Ingenieur Dreyer in Bochum, einen »Marken-Kontrolapparat der Arbeitszeit« genannt hat. Diese Bezeichnung deckt sich wohl nicht ganz mit der Verwendbarkeit des Apparats, denn wir möchten denselben auch noch für andere Kontrolzwecke sehr geeignet erachten. Die Einrichtung ist folgende: in einem viereckigen, 1,5 m hohen, 0,8 m im Quadrat messenden Holzgehäuse ist eine stark gebaute Uhr mit seitigem Zifferblatt angebracht. Auf der Uhr befinden sich, horizontal im Kreise aneinander gereiht, in fester Stellung, 48 mit den Zahlen des Zifferblattes, einschliefslich Viertel, bezeichnete, oben

offene Blechkästchen, für jede Viertelstunde eins, und darüber dreht sich mit dem Stundenzeiger der Uhr ein unter einem Winkel von 45° geneigtes, mit einer Uhraxe fest verbundenes Rohr, dessen oberes Ende centrisch unter einem Trichter steht, der sich in der Mitte des mit Glasscheiben versehenen, verschliefsbaren Deckels befindet. Die zugehörigen Marken haben die Gröfse eines Markstücks. Eine Marke, die in den Trichter geworfen wird, mufs in das Kästchen fallen, welches sich zu der Zeit unter dem gedachten Leitungsrohr befindet und auch bis zu $\frac{1}{4}$ genau die betreffende Zeitangabe trägt. Die Arbeiterkontrole ist nun so gedacht, dafs jeder Arbeiter eine Nummer führt und zwei Marken für ihn — eine rothe und eine weifse — auf einer Tafel in der Nähe der Uhr aushängen. Beim Beginn der Arbeit hat er die rothe und beim Verlassen derselben die weifse einzuwerfen.

In der Abtheilung für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen begegnen wir weiter einem grottenartigen Aufbau von ausgelaugtem Salzgestein (Gradir-Rückständen) und von Bitumen der Salinen von Kreuznach, Rehme, Werl, Westernkotten und Königsborn mit den Proben aller im Handel vorkommenden Salze. Dann folgt eine Reihe imposanter Steinkohlen-Ausstellungen, eingerahmt von Kohlenblöcken, welche das natürliche Profil der besten Flötze darstellen, einen Umfang von $2 \times 1\frac{1}{2} \times 1$ m haben und mit bergmännischen Emblemen und Figuren geschmückt sind. Alle Kohlenarten, magere, halbfette, fette Koaks- und Gaskohlen, von der Staub- und Nufskohle bis zur Stück- und Brockenkohle, sind zierlich ausgelegt, dazu gesellen sich die eingehendsten kartographischen und Modelldarstellungen des Bergbaues und der Förderungseinrichtungen, sowie der Schachtabteufungen bis zu Tiefen von 700 m für Maschinen zu 1 000 Pferdekraft. Der Schalker Gruben- und Hüttenverein zeigt uns sogar in seinem Annexbau einen künstlich hergerichteten Stollengang mit Seitengetrieben. Die Kohlen sind entnommen aus Gruben des Ober-Bergamtsbezirks Dortmund (Ruhrbecken), aus Königlichen Gruben an der Saar (Saarbecken) und aus solchen im Wurmrevier (Aachener Becken). Die ausgestellten Kohlen des Ruhrbeckens, des gröfsten kontinentalen Steinkohlenbassins, rühren von 90 bauwürdigen, in vier Etagen über einander gelagerten, mindestens 50 cm mächtigen Flötzen her, welche in vier Hauptmulden, nämlich in die Wittener, Bochumer, Essener und Duisburger, eingelagert sind. Diese vier Hauptmulden erweitern und vertiefen sich in der Richtung von Süden nach Norden. Die Gesammtmächtigkeit der gedachten 90 Flötze beträgt 87 m, nahe 3 pCt. des in einer Stärke von 2 750 m erschlossenen produktiven Steinkohlengebirges. Nach den aushängenden westfälischen Flötzkarten war 1868 ein Aufschlufsgebiet von 174 000 ha vorhanden, während das jetzige schon 204 000 (30 000 mehr) beträgt. Das Absatzgebiet der westfälischen Steinkohlen und Koaks erstreckt sich hauptsächlich auf das nordwestliche Deutschland, Berlin, Thüringen, Bayern, Württemberg und Baden; ferner auf Holland, Belgien, das nördliche Frankreich mit Paris und auf die Schweiz; kleinere Posten gehen auch nach England, Schweden und Rufsland und sogar über das Weltmeer. Die Gesammtproduktion aus dem Ruhrbecken hat sich im Jahre 1879 auf mehr als 20 Mill. Tonnen (zu 3,80 Ctr.) belaufen. Neben der Stein- (Primär-) Kohle ist auch Braunkohle (Tertiärformation) vertreten. Die Gewerkschaft Roddergrube bei Brühl zeigt solche von einem 30 m starken Flötze und aufserdem auch Braunkohlen-Briquetts.

Die sich anreihende Ausstellung von Erzen eröffnet das Bergrevier Wetzlar mit Eisen- und Manganerzen, Phosphoriten, Schiefer etc. nebst Proben von Hütten-Erzeugnissen in den verschiedenen Gestalten der Verarbeitung. Aus den zugehörigen Fürstlich Solm-Braunfels'schen Werken ist eine pyramidenartig aufgebaute schöne Sammlung von erzhaltigen Steinen vorhanden. Dann folgen die Königlichen Berginspectionen zu Dillenburg und Weilburg, sowie eine Kollektiv-Ausstellung des Siegerlandes mit den rechtsrheinischen Revieren des Ober-Bergamtsbezirks Bonn. An dieser

grofsartigen Kollektiv-Ausstellung aus einem Bezirke, der 581 Gruben, 46 Hochöfen und 38 Puddel-, Walz- und Hammerwerke mit einer Jahresproduktion im Werthe von 57 Millionen Mark umfafst, sind 88 Firmen und Gewerkschaften betheiligt; dieselbe besteht aus einem Aufbau der Erzeugnisse der Gruben und Eisenhütten und aus einem solchen der Produkte der Puddel- und Walzwerke, geht mithin schon in die Grofs-Eisenindustrie über. Die Lintorfer Bleiwerke (bei Düsseldorf) haben Schwefelkies, Glasurerze, Bleierze und Blenden in den verschiedensten Stufen und Korngröfsen und die Emser Blei- und Silberwerke in Ems eine Prachtsammlung von Eisenglanz und von nickel-, silber- und kupferhaltigen Erzen und Kiesen ausgelegt. Die Bergbau-Abtheilung mufs sowohl den Fachmann und Geologen als den Laien befriedigen, zumal dieselbe ergänzt wird durch Darstellungen des Baues und Betriebes von Bergwerken. Unter den Betriebsmitteln befindet sich auch ein Modell der Bleichert'schen Drahtseilbahn, auf der die Förderkörbe angehängt und von der einen Betriebsstelle zur anderen durch die Luft gerollt werden.

Aus der folgenden Abtheilung des Hüttenwesens ist besonders zu erwähnen ein weiter, hoher Röhrenaufbau in der Art einer Triumphpforte, Röhren gröfster Länge von 17 bis 203 mm Durchmesser enthaltend. Hieran schliefsen sich nach der Gröfse treppenweise auf einander geschichtete, hydraulisch geprefste Kesselböden jeden Umfangs; als Seitenstück des Röhrenaufbaues ein gleicher Aufbau von gufseisernen Stäben und Blechen; zwei Pyramiden von Scheiben- und Speichenrädern aus Tempergufs; eine Galerie von Träger-, Stab- und Flacheisen, Eisenblechen und Eisenbahnschienen; Eisenbahnräder, Bandagen, Axen; Schiffsanker, Schrauben, Steven und Ketten; Kammräder, Walzen, Cylinder und Säulen, kurz: Eisen und Stahl in allen Arten und fast allen gebräuchlichen Formen. Zu den von der »Union« ausgestellten gröfseren Einzelstücken gehören: eine Eisenbahnschiene aus Bessemerstahl, 38,6 m lang und 1 300 kg schwer; eine Querschwelle aus Flufseisen, 46 m lang; ein gewalztes Rundeisen von 210 mm Durchmesser und 5,9 m Länge, 1650 kg schwer; ein T-Träger, 12 m lang, 1632 kg schwer; ein Rahmenblech, 11 m lang und 1,1 m breit, 3165 kg schwer (als Gegenstück bei Krupp ein Feinblech von 2 050 mm Länge, 950 mm Breite und 0,15 mm Dicke, 2 ½ kg schwer); Räder für Schnellzug-Lokomotiven von 2 m Laufkreisdurchmesser.

Aus der Abtheilung für das Hüttenwesen gelangt man in die Maschinenhalle, in welcher fast jeder Zweig der Maschinenthätigkeit vertreten ist. Im Betriebe sind 14 Dampfmaschinen, darunter 2 von je 100 Pferdekraft. Zwei der Länge nach durch die ganze Halle laufende Transmissionswellen vermitteln den Betrieb aller Maschinen. Ferner werden im Betriebe verwandt: 4 Lokomobilen, mehrere Gasmotoren, 2 Pulsometer, ein Laufkrahn von 20 000 kg Tragkraft und eine unterirdische Wasserhebungsmaschine, die in einer Minute 5 kbm Wasser 200 m hebt. Weiter sind meistens in Thätigkeit: Web- und Bandstühle, Spul- und Haspelmaschinen, Buch- und Steindruckpressen, Lettern-Setz- und Ablegemaschinen, Maschinen für Papierfabrikanten und Buchbinder, Flaschenzüge, Grubenmaschinen, darunter ein Schachtbohrer von 21 000 kg Gewicht, und andere mehr. An der Maschinenabtheilung, die in der letzten Querhalle untergebracht ist, endet die Haupthalle.

Dem Maschinenwesen reiht sich in der Seitenhalle (vom Haupteingange rechts) die Abtheilung der Metall-Industrie an. Der Eindruck, den diese Abtheilung macht, ist ein guter, würde aber vollständiger sein, wenn Solingen, das Wupperthal und wohl noch einige andere Industrie-Orte und Bezirke entsprechend vertreten wären, was leider nicht der Fall ist. Von den gröfsten Geschäften, welche ausgestellt haben, sind zu nennen die Gufsstahl- und Waffenfabrik, vormals Berger & Comp. in Witten (1800 Arbeiter), mit einem prächtigen Aufbau von Gufsstahlfabrikaten, Gewehren und Kanonen (auch Revolver-Kanonen), das Düsseldorfer

Röhren- und Eisenwalzwerk (978 A.) mit Röhren, Flacheisen und Draht, und die Friedrich-Wilhelms-Hütte in Mülheim a. d. Ruhr (678 A.) mit Röhren und Cylindern für Gas-, Wasser- und Dampfleitungen. Die meisten Artikel, welche unter den Begriff der Metallwaaren fallen, sind in guter und schöner Beschaffenheit vorhanden; hervorzuheben sind Sachen aus Bronze, Messing und Britannia (Iserlohn); Zink in Ornamenten, Fensterrahmen, Dachplatten und vielen sonstigen Formen (Stolberg, Oberhausen); Messing-Druckwalzen (Düsseldorf); Möbelbeschläge und Bauartikel (Düsseldorf, Enneperstrafse, Wupperthal), darunter ein kunstvoll gearbeitetes, mit Rosetten und sonstigen Verzierungen reichlich versehenes, gefugtes zweiflügliges Thor aus getriebenem Schmiedeeisen, ohne jeglichen Gufs, 3,38 m breit und 3 m hoch, von dem neuen Postgebäude in Neufs; eine Ausstellung von Schlössern, auch als Neuheit solche ohne Federn (Velbert), mit sehr scharfsinnig erdachten Kunstschlössern, denen mehrfach als Empfehlung die Bemerkung beigefügt ist, dafs die Post sich ihrer bediene; Geldschränke mit mechanischen und elektrischen Läutwerken (Dortmund, Düsseldorf); Herde, Oefen und Küchengeschirre, unter letzteren namentlich die stark in Aufnahme kommenden, im Aussehen dem Porzellan ähnlichen emaillirten Geschirre, von Düsseldorf, Isselburg, Hagen, Dortmund und Lünen; dann Nadeln (Iserlohn, Aachen), Nägel, Telegraphen-Leitungsdraht und anderen Draht, sowie Drahtgewebe (Düsseldorf, Gerresheim, Hamm und Schalke); Schrauben, Muttern und Stützen von Schwelm und Düsseldorf, wovon ein mit dem Reichswappen, einer Blumenvase und grofsen Inschriften versehener Aufbau der westfälischen Holzschraubenfabrik in Schwelm Aufsehen erregt, weil sein Schmuck, die Blumen einbegriffen, aus Schrauben zusammengesetzt ist; Schneidwaaren aller Art, feine von Solingen, grobe von der Enneperstrafse; die verschiedensten Werkzeuge (Remscheid und Enneperstrafse); Glocken (Gescher).

In der Abtheilung für Bau- und Ingenieurwesen finden sich namentlich in Entwürfen, Plänen und Modellen zu Hoch-, Wasser-, Brücken- und Eisenbahnbauten ansehnliche Leistungen; in Gas-, Wasser-, Heiz- und Bade-Einrichtungen ist viel vorhanden, und erheblich ist ferner das Gebotene in natürlichen und künstlichen Baumaterialien, wie Trottoir- und Hausteinen (Niedermendig), Flurbelegen, Mosaik und anderen (Mettlach), Tuffsteinen und Basalten (Siebengebirge), Schiefer (Westfalen, Mosel, Nassau), Marmor (Lahn, Rhein, Westfalen), feuerfesten Steinen und Cementfabrikaten, unter letzteren zwei in Bezug auf Gröfse und Bauart besonders auffallende Brücken im Garten. Die Königliche Regierung zu Düsseldorf hat eine graphische Darstellung des Exports und Imports der hauptsächlichsten Artikel für das laufende Jahrhundert ausgelegt.

In der Gruppe »Schulwesen« fesselt besonders eine in sieben Abtheilungen eingetheilte Lehrmittel- und Studienarbeiten-Ausstellung des Königlichen Polytechnikums in Aachen. Von Schulen haben sich betheiligt: 20 technische und Gewerbeschulen, 7 Bergschulen, 6 Realschulen und 1 Seminar. Die Stenographie ist in vier Systemen, Arends, Gabelsberg, Stolze und Velten vertreten. Die stenographischen Kunstleistungen erregen Staunen: eine nach Stolze beschriebene Postkarte soll 9000 Worte und eine andere nach Velten (Hauptlehrer in Essen) sogar 35000 Worte enthalten.

Dem Schulwesen folgt die Papier-Industrie, welche im Ausstellungsgebiete in allen Zweigen sehr bedeutend und vorzüglich vertreten ist. Interessant ist die seit 1871 in Deutschland eingeführte Herstellung des Papiers aus Holzstoff (Cellulose). Alle Stufen der Verwandlung des Holzes in Papier sind veranschaulicht. Für den Rotationsdruck liegt Papier »ohne Ende« bis zu 11600 m Länge und 2,1 m Breite aus. An ausgespannten Bogen wird die Stärke und Tragkraft des Papiers gezeigt; ein Quadratmeter von 175 g Gewicht erträgt eine Belastung von 400 kg.

Bei den Buchbinder- und Cartonagearbeiten finden sich vielfach mit Draht geheftete Bücher, welche bedeutend

dauerhafter sein sollen als die mit Zwirn hergestellten.

Zu den besuchtesten Annexbauten gehört der Pavillon des Rheinischen Weltblattes. Die Kölnische Zeitung hat für den Druck der Ausstellungs-Zeitung eine grofse Rotationspresse im Gange, die in der Stunde 18000 ganze oder 36000 halbe Zeitungsbogen abwirft. Die Presse ist nach dem verbesserten Viktoriasysteme in der Fabrik von König & Bauer in Oberzell bei Würzburg gebaut. Zwei ganze oder vier halbe Bogen im Format der Kölnischen Zeitung können zugleich auf dieser Presse gedruckt werden und fallen gefalzt an den Seiten heraus, wo sich auch ein Apparat befindet, welcher zu jeder Zeit die Zahl der gedruckten Exemplare angiebt.

Eine ausliegende Druckschrift erzählt die Geschichte der Kölnischen Zeitung. Die ersten Spuren eines Zeitungswesens in Köln beginnen 1651. Von 1762 bis 1794 war das Zeitungsverlagsrecht in den Händen des Postamts daselbst, und die Zeitung hatte den Titel »Kaiserliche Reichs Ober-Postamts-Zeitung«. Dann ging die Zeitung an Köntgen und 1802 an Schauberg über. In der Schauberg'schen Druckerei soll der Druck seit 1715 bewirkt worden sein. Unter französischer Herrschaft war die Zeitung 1806 und 1807 zeitweise und von 1809 bis einschliefslich 1813 ganz unterdrückt. Acht gebundene Jahrgänge des Blattes aus der Zeit von 1814 bis 1874 geben Zeugnifs von der Entwicklung desselben. Der Band von 1814 hat Lexikonformat, der von 1874 fast die doppelte Gröfse und die sechsfache Rückbreite des von 1814. Mehrere Schränke enthalten eine übersichtliche Aufstellung von Erzeugnissen der DuMont-Schauberg'schen Buch- und Kunstdruckerei. Auf einem seitwärts stehenden Tische sind die Stadien, welche die Schrift bis zum Druck zu durchlaufen hat, veranschaulicht. Es befinden sich da Manuskript, Winkelhaken, Setzschiff, Bürstenabzug, Papiermatrize und Clichés, flach und in Walzenform.

(Schlufs folgt.)

---

## 76. Das neue Post- und Telegraphengebäude in Hildesheim i. H.

In Hildesheim besitzt die Postverwaltung seit dem Jahre 1827 ein eigenes, für den Verkehr sehr günstig gelegenes Grundstück. Dasselbe ist 1852 durch Hinzuerwerbung einer Nachbarliegenschaft, der früher von Bocholt'schen Kurie, angemessen erweitert worden. Die Gebäulichkeiten auf dem Gesammt-Grundstücke, zum grofsen Theil aus dem 16. Jahrhundert stammend, waren wegen ihrer baulichen Anlage für Postzwecke im Allgemeinen wenig geeignet und erwiesen sich im Laufe der Jahre gegenüber der fortgesetzten Steigerung des Verkehrs als vollständig unzulänglich. Mit baulichen Aenderungen und Erweiterungen war an den baufälligen Gebäulichkeiten nicht mehr zu helfen. Es mufste vielmehr zu einem Neubau geschritten werden.

Die Grundrisse zu dem neuen Gebäude, für welches das vorhandene Postgrundstück genügenden Raum bot, wurden bei der obersten Post- und Telegraphenverwaltung aufgestellt, während der ausführliche Bauentwurf von dem Baurath, Herrn Professor Hase ausgearbeitet wurde. Die Inangriffnahme des Neubaues erfolgte nach Abbruch des alten Postgebäudes am 15. Juli 1878. Mit der oberen Leitung des Baues wurde Herr Postbaurath Skalweit in Hannover, mit der örtlichen Bauleitung der Architekt Wohlbrück beauftragt. Nach einer nahezu zweijährigen Bauzeit ist das Gebäude nunmehr vollendet worden.

Das verwendete Material ist ohne Ausnahme deutschen Ursprungs. Die Bauarbeiten, zum gröfsten Theil im öffentlichen Anbietungsverfahren verdungen, sind im Wesentlichen durch

einheimische Handwerksmeister ausgeführt.

Das Gebäude ist vollständig massiv hergestellt, hat eine Länge von 56 m und eine Tiefe von 16 m und besteht aus einem Kellergeschofs, zwei Hauptgeschossen und einem theilweise ausgebauten Dachgeschosse. Die Gründung hat von Kalksteinen, die in der dortigen Gegend gebrochen werden, erfolgen können. Das Mauerwerk ist, mit Ausnahme einer Plinthe von Sandstein, durchweg von Backsteinen hergestellt und hat eine Verblendung von Prefssteinen erhalten. Die Fenstereinfassungen, Friese und alle übrigen architektonischen Gliederungen sind von Formsteinen gebildet. Sämmtliche Fensterschrägen und die dem Wetter ausgesetzten Gesimse sind von rothbrauner Glasur hergestellt. In den beiden Strafsenseiten, die einen stumpfen Winkel bilden, befinden sich im Erdgeschofs 14 und im ersten Stockwerke 13 Fenster mit einer Balkonthür. Die Fassadengestaltung ist mit Rücksicht auf die Architektur Hildesheims in der Art der mittelalterlichen gothischen Backstein - Bauwerke ausgeführt. Die Mitte des Gebäudes ist durch einen Giebel gekennzeichnet, der von zwei kleineren flankirt wird, welche ebenso, wie der erstere, mit Fialen und Zinnen bekrönt sind. Durch wimpergartige Zwischenbaue sind alle drei Giebel zusammengefafst. Die beiden Flügel des Gebäudes erhalten durch zwei kleinere Giebel von derselben Form, wie die den Mittelbau flankirenden, ihren Abschlufs. In dem Hauptgiebel befindet sich die Uhr mit einem transparent gefertigten Zifferblatte; über derselben ist das Reichswappen und unter derselben die Inschrift »Kaiserliches Postamt« eingefügt. An allen Giebeln der Strafsenseiten sind aufserdem in runden Nieschen Embleme der Post und Telegraphie angebracht. Das Dach ist mit glasirten Falzziegeln eingedeckt.

Das Gebäude enthält im Erdgeschofs die Postdiensträume und in dem ersten Stockwerk die Telegraphendiensträume, sowie die Dienstwohnung für den Postamtsvorsteher.

Die Thür des Haupteingangs für das Publikum befindet sich im Mittelgiebel und führt in eine Vorhalle und von da durch drei Schwingethüren, denen je zwei Schalterfenster gegenüberliegen, zu der geräumigen, geschmackvoll ausgestatteten und heizbaren Schalterhalle, welche durch seitliches und aufserdem durch Oberlicht erleuchtet wird. Der mittleren Schwingethür gegenüber ist eine Uhr angebracht. Die beiden links gelegenen Schalterstellen dienen für die Brief- und Geld-Annahme; die rechts befindlichen für die Ausgabe und für die Telegramm-Annahme, während die in der Mitte liegenden für den Packetverkehr bestimmt sind. Um diese Schalterfenster herum liegen die verschiedenen Postdiensträume.

An den Enden der beiden Seitenflügel sind die Treppen angebracht, von denen die eine zu der Dienstwohnung des Postdirectors, die andere zu dem Telegraphen-Apparatsaal und den übrigen für die Telegraphie bestimmten Räumen führt. Die Telegramm-Aufgabe erfolgt, wie schon erwähnt, an einem der im Erdgeschofs belegenen Schalterfenster; ein Aufzug neben demselben befördert die angenommenen Telegramme nach oben.

Das Kellergeschofs, dessen Boden asphaltirt ist, enthält neben einer Anzahl kleinerer Räume einen Heizapparat zur Erwärmung der Schalterhalle und eine Reserve-Packkammer, welche mit der im Erdgeschosse belegenen eigentlichen Packkammer durch eine Gleitbahn in Verbindung steht.

Die innere Einrichtung ist durchweg einfach zu nennen. Sämmtliche Räume sind hell, luftig und angemessen hoch hergestellt. Eine reichere Ausstattung hat nur die Schalterhalle durch eine geschickte Anordnung der Schalterfenster, der Holzdecke und der Glasdecke des Oberlichts erhalten. Die Wände der Schalterhalle sind in gelben Backsteinen architektonisch ausgebildet, und der Fufsboden zeigt ein geschmackvolles Muster von Sinziger Fliesen. Die Diensträume sind mit Gasleitung versehen und mit hell polirten Möbeln ausgestattet worden.

Auf dem geräumigen Posthofe, zu welchem von der Strafse aus zwei

Einfahrtsstellen führen, befindet sich eine Wagenhalle. Der eine Giebel derselben ist mit einem aus dem 18. Jahrhundert stammenden Wappen verziert.

Von besonders kulturgeschichtlichem Werthe ist der bei dem Neubau zur Verwendung gekommene spätgothische Werksteinerker, welcher sich früher an dem alten Postgebäude befand. Derselbe ist jetzt an der nach dem Domhofe gelegenen Giebelseite des neuen Gebäudes aufgeführt und mit der Dienstwohnung des Postdirectors in Verbindung gebracht. Auf dem Erker befindet sich das Wappen des Erbauers des alten Posthauses, der ehemals von Bocholt'schen Kurie. Das Spruchband des Wappens trägt die Inschrift:

*Lippold de Bothmer scholasticus ao. MDXVIII.*

An dem den Erker stützenden Schaft ist aufserdem eine auf die spätere Ergänzung und Instandsetzung des Erkers bezügliche Aufzeichnung eingemeifselt, welche lautet:

*Fulcitum et restauratum a Godofredo Conrado L. B. de Bocholz in memoriam de Bothmer MDCCLI.*

Zur richtigen Erkennung und Weiterführung der Baugeschichte des Erkers ist aus Anlafs des Abbruchs des alten Posthauses und der Wiederverwendung des Erkers am jetzigen Neubau folgende Inschrift unterhalb der Angabe aus dem Jahre 1751 auf dem Erkerschaft hinzugefügt worden:

*Ex aedibus destructis huc translatum ac iterum restauratum Guilelmo I, Germaniae imperatore regnante. anno domini MDCCCLXXX.*

Der gesammte Neubau macht einen sehr günstigen Eindruck. Die Einweihung und Inbetriebnahme der Räumlichkeiten erfolgte am 1. Juli 1880 und wurde von der Stadt festlich begangen. Auf besondere Einladung des zu diesem Zweck gebildeten Festkomité's erschien zu der Feier auch Se. Excellenz der Herr Staatssecretair des Reichs-Postamts Dr. Stephan, begleitet von den vortragenden Räthen im Reichs-Postamt, Herren Geheimen Ober-Regierungrath Kind und Geheimen Postrath Wittko. Der Einweihungsakt fand kurz nach 10 Uhr Vormittags statt.

Nachdem sich die zur Feier geladenen Gäste, sowie der Vorsteher und die Beamten des Postamts in der Mittelhalle des Gebäudes aufgestellt hatten, gedachte der Herr Staatssecretair in längerer Rede der Entstehung und Bedeutung des Bauwerks und übergab dasselbe mit einem dreifachen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser dem Bezirks-Ober-Postdirector, Herrn Geheimen Ober-Postrath Wittmann, welcher sodann den Dienstbetrieb in den neuen Räumen mit einem Hoch auf den Leiter des Post- und Telegraphenwesens eröffnete.

Den Schlufs der Feier bildete ein von der Bürgerschaft im Konzertsaale des Unionshauses veranstaltetes Festmahl.

---

## 77. Methode, aus mehreren neben einander geführten Kabeln gleicher Konstruktion ein bestimmtes Kabel ohne Durchschneiden der Schutzdrähte herauszufinden.

Wenn ein Fehler in einem Kabel auftritt, welches mit einem oder mehreren anderen Kabeln durchaus gleicher Konstruktion durch ein Gewässer geführt ist, so wird es für den mit der Wiederherstellung des schadhaften Kabels Beauftragten häufig eine schwierige Aufgabe sein, aus den aus dem Wasser herausgefischten und in das Reparaturboot gehobenen Kabeln das gesuchte unzweifelhaft zu erkennen.

Zu einem Durchschneiden der gehobenen Kabel behufs Ermittelung des schadhaften wird man — abgesehen davon, dafs ein solches Verfahren zeitraubend und bei Benutzung eines klei-

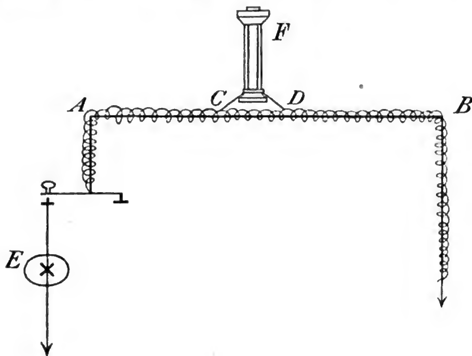
nen Bootes auf einem Gewässer mit starkem Gefälle unter Umständen sogar gefährlich ist — nur im äufsersten Nothfalle schreiten wollen. Es mufs daher als zweckmäfsig und sogar nothwendig bezeichnet werden, zur Unterscheidung zweier in ihrem Aeufseren vollständig gleichen Kabel von einander eine Methode zu ermitteln, bei deren Anwendung die erforderlichen Beobachtungen unter Benutzung der Schutzdrähte — ohne Zerschneidung der Kabel — bewirkt werden können.

Neuerdings hat der Elektriker der Indischen Staats-Telegraphenverwaltung, Herr P. W. Johnston in Kalkutta, die Lösung der vorbezeichneten Aufgabe zum Gegenstande eingehender praktischer Versuche gemacht, über deren Verlauf bz. Ergebniss sich derselbe in einem in der Juni-Nummer des *Philosophical Magazine* veröffentlichten Schreiben, wie nachstehend angegeben, ausspricht:

»Meine erste Idee war die, zwischen die äufsersten Punkte der Schutzdrähte des aus dem Wasser gehobenen Kabelstücks ein möglichst empfindliches Instrument einzuschalten, dann vom Ufer aus Signale durch die Schutzdrähte zu senden, und den Einflufs auf das Instrument zu beobachten, wenn Instrument und Batterie einerseits an die Schutzdrähte desselben Kabels, andererseits an die Schutzdrähte verschiedener Kabel angelegt wurden. Das Ergebnifs dieser Versuche war ein ungünstiges, da in beiden Fällen irgend welche Einwirkung auf das Instrument nicht wahrgenommen werden konnte.

Nun kam ich auf den Gedanken, ein Instrument an die Schutzdrähte anzulegen und zu beobachten, ob dasselbe genügend empfindlich zum Nachweis desjenigen Stromes sei, der in den Schutzdrähten des Kabels durch einen durch den Leitungsdraht gesandten Strom induzirt wird. Als ich diesen Plan gegen Herrn Allan, *assistant superintendent* der Indischen Staatstelegraphie, aussprach, äufserte derselbe seine Ansicht dahin, dafs unter den angegebenen Verhältnissen ein mit den Schutzdrähten verbundener Fernsprechapparat sich zweckentsprechend erweisen möchte. Der Werth dieser Unterstellung war mir klar, da ich aus eigner Erfahrung den hohen Grad der Empfindlichkeit des Fernsprechers kenne; ich habe nämlich vor etwa einem Jahre im Auftrage des Herrn Schwendler Versuche angestellt, mittels des Fernsprechers von einem Flufsufer zum anderen, ohne einen anderen Leiter als das Wasser, zu korrespondiren, welche bis zu einer gewissen Entfernung recht günstige Ergebnisse lieferten.

Im Nachstehenden sind die Einzelheiten der unter Benutzung des Fernsprechers von mir angestellten Versuche angegeben. In der Figur bezeichnet:



*AB* ein unter Wasser befindliches Kabel von ungefähr 6675 m Länge, dessen Isolationswiderstand rund 610 Millionen S.-E. betrug, mit einem Kupferleitungsdraht von 24 S.-E. Leitungswiderstand; die Spirale stellt die Schutzhülle vor, welche aus zwölf verzinkten Eisendrähten von 5,86 mm Durchmesser bestand;

*CD* bezeichnet das aus dem Wasser in das Instandsetzungsboot gehobene Kabelstück;

*E* die Signalbatterie, welche am Ufer mit der Leitung verbunden war; endlich

*F* einen Fernsprecher, dessen Umwindungen einen Widerstand von 2,65 S.-E. besitzen.

Als die Länge *CD* etwa 11 m betrug, war jedes durch den Leitungsdraht gesandte Signal im Fernsprecher deutlich wahrnehmbar, bei allmählicher Verminderung der Länge *CD* blieben die Signale vollständig deutlich, bis die Strecke *CD* nur noch 6 Fufs betrug; bei noch weiterem Herabgehen wurden die Signale undeutlich; endlich bei einer Länge der Strecke *CD* von nur 3 Zoll war im Fernsprecher nur ein überaus schwacher Laut zu vernehmen, während eine Unterscheidung der einzelnen Signale unmöglich war.

Bei der Signalgebung wurde durch jeden Stromschlufs, sowie durch jede Stromunterbrechung im Fernsprecher ein Ton erzeugt.

Die Erklärung für diese Erscheinungen ist eine sehr einfache: jeder durch den Leiter gesandte Strom induzirt in den Schutzdrähten einen dem ersteren entgegengesetzt gerichteten Strom, und ebenso entsteht bei jeder Unterbrechung des den Leitungsdraht durchlaufenden Stromes in den Schutzdrähten ein dem primären gleichgerichteter Strom. Auf den Fernsprecher wirkt daher eine Reihe von Strömen wechselnder Richtung ein; wenngleich nur ein sehr geringer Theil des in der Schutzhülle induzirten Stromes den Fernsprecher durchläuft, so genügt doch — bei der überaus grofsen Empfindlichkeit des genannten Apparates — dieser Bruchtheil des Stromes, um im Fernsprecher einen deutlich wahrnehmbaren Ton zu erzeugen.

Wie bereits erwähnt, bestand die Schutzhülle aus zwölf verzinkten Eisendrähten von 5,86 mm Durchmesser; der Leitungswiderstand von 1 km dieses Drahtes beträgt etwa 7 S.-E., mithin der Widerstand einer Kombination von zwölf solchen Drähten für das Kilometer etwa $^{7}/_{12}$ S.-E. oder für eine Länge von 6 Fufs etwa 0,0007 einer Siemens'schen Einheit.

Im vorliegenden Falle ist an dem Stück der Kabelschutzhülle, welches einen Leitungswiderstand von 0,0007 S.-E. darbietet, als Nebenschliefsung ein Fernsprecher von 2,65 S.-E. angebracht, der letztere wird daher nur von $^{1}/_{3800}$ des Stromes durchlaufen, welcher unter dem Einflusse des den Leitungsdraht passirenden primären Stromes in den Schutzdrähten erzeugt wird.

Das Verfahren nun, das ich behufs Erkennung eines versenkten Kabels in Vorschlag bringe, ist folgendes:

Man befestige an den Schutzdrähten des gehobenen Kabelstücks in der in obenstehender Handzeichnung angedeuteten Weise einen Fernsprecher, dessen Umwindungen nur geringen Widerstand besitzen, und sende dann vom Ufer aus Signale durch einen Leiter eines der neben einander versenkten Kabel. Ist dann der Fernsprecher mit den Schutzdrähten desjenigen Kabels verbunden, durch dessen Leitungsdraht die Signale gesandt werden, so kommen die letzteren im Fernsprecher zum Gehör.«

Es bedarf keines Hinweises, dafs die von Herrn Johnston vorgeschlagene Methode auch dann anwendbar ist, wenn es sich darum handelt, von mehreren in denselben Graben verlegten Kabeln gleicher Konstruktion auf einem beliebigen Punkte zwischen zwei Aemtern, ohne Durchschneidung der Schutzdrähte, dasjenige Kabel zu erkennen, in welchem eine bestimmte Leitung sich befindet. Allerdings wird bei unterirdisch geführten Telegraphenlinien die Nothwendigkeit nur selten sich geltend machen, auf derartige Hülfsmittel zurückzugreifen, es wird vielmehr — eine sorgsame Ausführung der Anlage voraus-

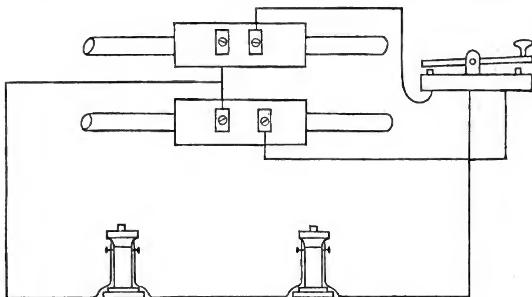
gesetzt — selbst bei einer gröfseren Anzahl der in denselben Graben verlegten Kabel auf beliebigem Punkte der Strecke jedes einzelne Kabel aus seiner Lage zu den übrigen sich ohne Schwierigkeit erkennen lassen.

Dennoch dürfte es nicht ohne Interesse sein, noch einen Apparat zu besprechen, der ebenfalls die Ermittelung eines bestimmten Kabels aus einer Anzahl von Kabeln von übereinstimmendem äufseren Aussehen ermöglicht, der ferner benutzt werden kann, um den Ort eines nicht allzu kleinen Fehlers einer Kabelader mit ziemlicher Genauigkeit festzustellen.

Der in Rede stehende Apparat, auf welchen dem Erfinder, Herrn Dr. Aron in Charlottenburg, für das Deutsche Reich das Patent No. 5155 ertheilt wurde, ist die sogen. Kabelsonde.

Ein länglich geformter Holzkern ist auf beiden Seiten der Quere nach mit kurzen Enden geglühten Eisendrahts belegt und darüber in der Richtung der Längsaxe mit isolirtem Draht in mehreren Lagen bewickelt; das ganze System befindet sich in einem Holzkasten, der, um das Aufsetzen auf die Kabel zu erleichtern, mit Füfsen versehen ist und auf der oberen Seite zwei Drahtklemmen trägt, an welchen die Enden des isolirten Drahtes befestigt sind. Verbindet man nun die Drahtenden unter Einschaltung eines bz. zweier Fernsprecher mit einander und setzt dann die Kabelsonde so auf ein Kabel, dafs die Richtung der isolirten Drähte der Sonde derjenigen des Kabelzuges parallel ist, so werden Ströme, welche eine Ader des Kabels durchlaufen, in der Drahtrolle der Kabelsonde Induktionsströme erzeugen, die im Fernsprecher wahrgenommen werden können, und zwar wird die beobachtete Lautwirkung um so stärker sein, je näher die Sonde sich der vom primären Strom durchlaufenen Leitung befindet.

Der Apparat wird in der nachstehend angegebenen Weise angewandt:



Soll festgestellt werden, welches von zwei in denselben Graben verlegten Kabeln das gesuchte ist, so setzt man nach Freilegung der Kabel auf jedes derselben eine Kabelsonde und verbindet letztere mit einer Morse-Taste und einem bz., um besser hören zu können, mit zwei Fernsprechern in der in der vorstehenden Handzeichnung angedeuteten Weise, während man gleichzeitig von dem nächstgelegenen Amte aus, in welches die Kabel eingeführt sind, durch eine beliebige Ader eines der Kabel intermittirende Ströme schickt. Die Einschaltung der Morse-Taste hat den Zweck, die beiden Kabelsonden in rascher Aufeinanderfolge mit den Fernsprechern verbinden zu können; es

wird dann unschwer sein, selbst geringe Unterschiede in der Stärke der in den Fernsprechern wahrgenommenen Töne festzustellen; den stärkeren Ton wird naturgemäfs diejenige Sonde erzeugen, welche sich über dem von den intermittirenden Strömen durchflossenen Kabel befindet.

In derselben Weise, wie zur Unterscheidung verschiedener Kabel, wird man nach Entfernung der Schutzdrähte verfahren, um ohne Zerschneiden der Adern eine bestimmte derselben zu ermitteln.

Ist in einem beschädigten Kabel die Fehlerstelle auf eine kürzere Strecke eingegrenzt, und soll die genaue Lage des Fehlers festgestellt werden, ohne die Schutzdrähte des Kabels zu zerschneiden, so setzt man zwei, in der oben angedeuteten Weise verbundene Kabelsonden hinter einander auf das schadhafte Kabel, durch dessen eine Ader wieder intermittirende Ströme vom nächstgelegenen Amte aus gesandt werden. Liegt die Fehlerstelle dann von dem bezeichneten Amte aus hinter beiden Sonden, so wird die Lautwirkung dieselbe sein, welche von beiden Sonden auch mit den Fernsprechern verbunden sein möge; liegt dagegen die Fehlerstelle zwischen beiden Kabelsonden, so wird der Ton der schwächere sein, welchen die hinter dem Fehlerort befindliche Sonde erzeugt. Rückt man die beiden Sonden allmählich einander näher, so kann man die Fehlerstelle mit ziemlicher Sicherheit bestimmen.

---

## 78. Die Kanalisirung der Fulda.

Von Herrn Postrath Waechter in Cassel.

In weiten Kreisen hat sich neuerdings ein lebhaftes Interesse für die Anlage eines ausgedehnten Kanalnetzes in Deutschland geltend gemacht. Ein grofser Theil der Fachmänner ist zu der Ueberzeugung gelangt, dafs dieser nicht nur unmittelbar für die Schifffahrt, sondern auch vom Standpunkte der Nationalökonomie hochwichtigen Anlage trotz der Eisenbahnen eine bedeutende Zukunft in Aussicht gestellt werden müsse, sofern es vermieden würde, solche Kanäle zu bauen, wie sie mit wenigen Ausnahmen Deutschland, Frankreich (besonders Nordfrankreich), Amerika bis jetzt besitzt; sofern es vielmehr erreicht würde, den Kanälen hinreichende Tiefe und Breite zu geben, die Schleusenanlagen richtiger herzustellen, umfangreichere Fahrzeuge in Gang zu setzen und zu deren Fortbewegung die Tauerei (Kettenschleppschifffahrt) in Gebrauch zu nehmen.

Von der grofsen Zahl der Projekte bezüglich neuer Kanalanlagen und weitgreifender Flufskorrektionen hat im Wesergebiete — aufser dem Rhein-Weser-Elbe Kanalprojekt — besonders dasjenige der Schiffbarmachung der Fulda auf der Strecke Hann. Münden-Cassel die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen.

Die Gesammtfläche des Weserstromgebietes berechnet sich auf etwa 47 000 qkm. Von den Quellen der die Weser bildenden Flüsse Werra und Fulda aus erreicht der Strom seine Mündung zur Nordsee nach einem Laufe von ungefähr 712 bz. 590 km. Die Länge des Stromlaufs der Weser von Hann. Münden — dem Vereinigungspunkte der Werra und Fulda — bis zur Mündung beträgt 440 km, bis Bremen 367 km; von letzteren entfallen etwa 9 pCt. oder 34 km auf Braunschweig, Lippe und Bremen, 91 pCt. oder 333 km auf Preufsen. Die Schiffbarkeit der Weser beginnt in der Werra bei Wanfried, in der Fulda bei Mecklar. Von gröfserer Wichtigkeit ist die Schifffahrt aber zur Zeit nur von Hann. Münden ab. Die hier beginnende Binnenwasserstrafse ist zwar nicht besonders wasserreich und zieht sich in vielen Windungen mit starkem Gefäll und häufigen Stromschnellen, bietet aber wegen der meist nahe zusammentretenden gebirgigen Ufer doch den gröfseren Theil des Jahres hindurch der Schifffahrt günstigere Wassertiefen als Elbe und Oder.

Bedeutende Verbesserungen sind neuerdings dem Fahrwasser auf der Unterweser (von Bremen bis zur Mündung) zu Theil geworden. Bis vor wenigen Jahren war Bremen, obgleich die Fluth bis an die Stadt hinauf sich noch bemerkbar macht, nur für die kleine Küstenschifffahrt erreichbar. Nach dem inzwischen von der technischen Reichskommission aufgestellten Korrektionsplan soll bei gewöhnlicher Hochfluth der Wasserstand der Weser bei der Stadt Bremen auf 4 bis 5 m gebracht werden. Bis jetzt ist erreicht, dafs Schiffe mit einem Tiefgange von 2,6 m = 9 Fufs unter Benutzung der Fluth regelmäfsig nach Bremen gelangen können, so dafs die Seeschiffe, welche früher in Brake und Elsfleth löschten und nur ausnahmsweise nach Vegesack heraufkamen, jetzt in Bremen anlegen. Im laufenden Jahre hofft man durch weitere Verbesserung des Fahrwassers Schiffen mit einem Tiefgang von 10 Fufs regelmäfsigen Zugang zu verschaffen. Mit der in Aussicht genommenen Korrektion der Niederbürener Weser würde ein weiterer Fortschritt auf etwa 12 Fufs zu erwarten sein.

Auch die bremische Wasserverbindung mit dem Oberlande, die Oberweser, (von Bremen bis Hann. Münden) ist seit dem Jahre 1877 durch Korrektionen erheblich verbessert worden; so sind im Jahre 1878 die Lafferder Klippen beseitigt, welche bis dahin ein überaus gefahrvolles Schifffahrtshindernifs bildeten. Gleichzeitig hat eine wesentliche Vervollkommnung der Beförderungseinrichtungen stattgefunden: während bis zum Jahre 1877 nur von Bremen bis Minden mittels Dampfer geschleppt, von da ab aufwärts aber mit Pferdezug weitergefahren wurde, ist seit 1878 unter Abschaffung des Pferdezuges die Schleppdampfschifffahrt bis nach Hann. Münden ausgedehnt und hierdurch, sowie durch Vermehrung des Schleppmaterials, durch anderweite Feststellung der Frachtsätze unter Berücksichtigung der Eisenbahn-Konkurrenztarife, durch Verringerung der Frachtsätze insbesondere beim Transitverkehr und durch regelmäfsigere und raschere Beförderung der Güter eine ersichtliche Wiederbelebung der Oberweserschifffahrt erzielt. Von Bremen ab sind mittels Schiffs bergwärts geschleppt:

1874 in 225 Schiffen 219777 Ctr.,

1879 in etwa 400 Schiffen über 1000000 Ctr.

Immerhin hat sich bei einer grofsen Anzahl der näher Betheiligten die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dafs die Oberweserschifffahrt, welche gegenwärtig einen wesentlich lokalen Charakter habe, erst dann zu der nach der geographischen Lage ihr gebührenden Bedeutung gelangen, in Konkurrenz gegen holländische und belgische Häfen einen erheblichen Transitverkehr nach Mittel- und Süddeutschland an sich ziehen und in nachhaltiger Weise die Konkurrenz mit den Eisenbahnen aufzunehmen im Stande sein werde, wenn auch die Fulda bis Cassel aufwärts — 27 km — korrigirt und für die Oberweserschiffe fahrbar gemacht würde. In dieser Beziehung wird hervorgehoben, dafs von den Gütern, welche jetzt die Weser hinaufgehen, nur ein sehr geringer Theil für Cassel bestimmt ist, weil der aus der billigen Wasserfracht erwachsende Vortheil in Carlshafen durch die Umladung in den Eisenbahnwagen theilweise wieder verzehrt wird; die Hauptmasse der Güter bleibt in den Weserstädten. Hierin würde, wie erwartet wird, durch die Schiffbarmachung der Fulda eine durchgreifende Aenderung eintreten, indem alsdann der Bedarf nicht nur der Stadt Cassel, sondern von diesem Handelscentrum und Eisenbahnknotenpunkte aus auch der Bedarf des ganzen umliegenden Gebiets in einer gewissen Quote durch Benutzung des billigen Wasserweges Befriedigung suchen würde. Gleichmäfsig würde stromabwärts für die Exportartikel Hessens und Thüringens (Schwerspath, Eisen, Märbel, Schiefertafeln, Gothaer und Casseler Basalte, Thon, Sandsteine, Ziegelsteine, Bauhölzer u. s. w.) mit Vorliebe der Wasserversand gewählt werden. Alsdann würde es sich lohnen, auf der Weser, in gleicher Weise wie auf dem Rhein, auf der Elbe, selbst auf dem Neckar, die Tauerei einzurichten. Während die Weserschifffahrt sich gegenwärtig als eine Art Sekundär-

betrieb charakterisirt, wird erwartet, dafs dieselbe bei entsprechender Pflege des Fahrwassers und besonders in Folge der Fuldakorrektion in einen Hauptbetrieb umgewandelt, dafs die Weser aus einer Verkehrsstrafse zweiten Ranges zu einer solchen ersten Ranges erhoben werde.

Ob und inwieweit diese Erwartungen, welche von andern Interessenten namentlich in Hann. Münden als unzutreffend oder doch als übertrieben bezeichnet werden, gerechtfertigt sind, darüber werden gegenwärtig seitens der Regierung Ermittelungen angestellt. In dem diesbezüglichen, vom 31. Mai d. J. datirten Ministerialerlasse wird zugleich bemerkt, dafs auf eine wesentliche Betheiligung der Stadt Cassel an den Kosten gerechnet werde, und dafs es, soweit die Verhältnisse zur Zeit zu übersehen seien, angemessen erscheine, von der Stadt mindestens die Herstellung der dortigen Hafenanlage bz. die Erstattung der betreffenden, auf rund 400 000 Mark veranschlagten Kosten zu verlangen. Der Beschlufs hierüber, welcher für die Entscheidung über die Ausführung des Kanalprojektes von Erheblichkeit ist, wird von der Casseler Stadtbehörde in nächster Zeit herbeigeführt werden.

---

## 79. Eine Hunde-Schlitten-Reise durch Kamschatka und NO. Sibirien.

Von George Kennan.

Uebersetzt von Herrn Telegraphen-Director Hofmeister in Emden.

II.

Wir erreichten die russische Ansiedelung Ghijiga am Ochotzkischen Meere auf den Rennthierschlitten der Koraks Ende November nach einer 20tägigen äufserst ermüdenden Reise. Es war gerade Sonntag, als wir im Dorfe ankamen, und das Läuten der 3 oder 4 Glocken von dem rothen Thurme der kleinen Kirche herab erweckte manche, lange begraben gewesene Erinnerung an die Heimath; waren es doch seit 5 Monaten die ersten heimischen Klänge, welche wir hörten.

In Ghijiga befanden wir uns nun endlich auf der für den Telegraphen beabsichtigten Linie zwischen der Behrings-Strafse und dem Amurflusse, und unsere Winterarbeit an der Erforschung konnte nun beginnen. Wir mietheten ein Dutzend Eingeborene mit ihren Hunden und Schlitten, um uns und unsere Vorräthe aufzunehmen, und wandten uns nordwärts, obwohl der Polarstern bereits hoch über unserem Kopfe stand.

Von der Ochotzkischen See in der Richtung zur Behrings-Strafse reisend mufs man den verlassensten und trostlosesten Theil des ganzen russischen Reiches durchziehen. Weite, flache Ebenen, so grenzenlos für das müde Auge, wie der Ozean, breiten sich nach jeder Richtung hin bis an den fernen Horizont aus, ohne dafs ein einziger Baum oder Strauch die weite, schneeige Fläche unterbräche. Kein Zeichen eines Thier- oder Pflanzenlebens, nichts, was den Gedanken an Sommer, Blumen oder warmen Sonnenschein hervorrufen könnte; immer und immer erglänzt diese schreckliche, sturmgepeitschte Schneewüste, über welcher das fürchterliche Schweigen eines ewigen Todes zu brüten scheint. Es ist, als wenn die Sonne selbst an den Versuchen, dieser winterlichen Landschaft Wärme und Leben einzuflöfsen, müde geworden sei, sie läfst ihr rothgelbes Antlitz nur zwei Stunden täglich oben über den Horizont sich erheben. Die wogenden, ungewissen Blitze des Nordlichtes jedoch, glänzender als der matte Sonnenschein, werden während der langen, dunkeln Nächte von 22 Stunden wie flackernde Ströme geheimnifsvollen Lichtes, schwankend und zitternd am nördlichen Himmel sichtbar, und giefsen ein fahles, seltsames Licht über den weifsen Schnee aus.

Auf diesen öden Flächen machten wir zum ersten Male einige Bekanntschaft mit der rechten Kälte der arktischen Zone; nachdem unser Thermometer an 3 oder 4 auf einander folgenden Tagen auf Minimum 40° gestanden hatte, sank es am Neujahrsabend auf 53° unter Null. Wir hatten öfter aus den Reisebeschreibungen Kane's, Hall's und M. Clinton's von der intensiven Kälte unter den höheren Breiten gelesen, konnten uns jedoch nie recht vorstellen, welchen Einflufs solche Temperatur sowohl auf den menschlichen Körper, als auch auf die Natur im Allgemeinen ausüben würde. Nun hatten wir die beste Gelegenheit, uns über diesen Gegenstand befriedigend zu unterrichten, da wir am Neujahrsabend in dieser Temperatur, ohne auch nur ein Zeltdach über uns zu haben, auf offener Steppe zubringen mufsten.

Die erste Empfindung, welche man beim Heraustreten aus einem warmen Zimmer in eine Kälte von — 50° wahrnimmt, ist ein brennender Schmerz in der Luftröhre und den Lungen, als wenn man heifse Dämpfe einathmete. Man empfindet dabei kein Gefühl eigentlicher Kälte, denn die Luft, welche man durch den Mund in die Lungen einzieht, scheint heifs zu sein, und verursacht einen Reiz zum Husten. Man ist daher genöthigt, das Gesicht zu bedecken und langsam durch die Nase zu athmen, bis die Lungen und die Kehle sich einigermafsen an die Temperatur gewöhnt haben. Wenn man sich 5 bis 10 Minuten ruhig ins Freie stellt, so bildet der Athem alle möglichen Eisformen an jedem Gegenstande, den er berührt; so verwandelt sich der Bart in eine steife, wirre Masse gefrorener Drähte, die Augenlider werden schwer und erscheinen mit weifsen Rändern von Schnee; sie frieren zusammen, wenn man blinzt, und die Gesichtsmuskeln werden nach und nach so steif, dafs man die Lippen kaum noch so viel zu bewegen vermag, um sprechen zu können. Es ist eben so schwer zu lachen oder irgend einen Ausdruck in das Gesicht zu legen, als es sein würde, wenn man eine eng anschliefsende, eiserne Gesichtsmaske vorhätte. Steht man bewegungslos still, ohne Versuche zu machen, die Blutzirkulation zu erhöhen, so fängt die intensive Kälte an, ernstere Wirkungen hervorzurufen. Die Nase und Backen werden weifs wie Wachs, und man empfindet daran ein eigenthümlich prickelndes, jedoch kaum bemerkbares Gefühl, und die Füfse, wenn sie nicht sehr warm verwahrt sind, verlieren nach und nach jedes Lebensgefühl. Versucht man zu gehen, so scheint man keine Zehen mehr zu haben, es wird das komische Gefühl hervorgerufen, als wenn man auf den Fersen ginge, bis auch diese nicht mehr zu fühlen sind und man auf den Fufsknöcheln sich fortzubewegen meint. Unterhalb dieser ist nichts mehr zu fühlen, es ist, als wenn die Extremitäten aus Holz gemacht wären. Die Füfse sind dann zwar noch nicht völlig erfroren; da jedoch der Blutumlauf vollständig aufgehört hat, so ist es Zeit, will man sie nicht in Wirklichkeit verlieren, das Experiment zu beenden. Manche Reisenden sind mit dem leicht anzustellenden Experiment, sich eine erfrorene Nase zu holen, völlig befriedigt und haben keineswegs den weiteren Wunsch, durch persönliche Proben festzustellen, wie sich das Erfrieren anderer Körpertheile ausnehmen würde.

Ich bin erstaunt gewesen, in Sibirien zu erfahren, wie sehr sich die Wirkungen von äufserster Hitze und Kälte gleichen. Eine weite Schneefläche zittert und schimmert an ihrer Aufsenlinie bei 50° unter Null gerade so, wie unsere Felder zu Haus unter den flammenden Strahlen der Augustsonne. Die warmen Körper der Hunde und Rennthiere geben eine dichte Dampfwolke ab, die 6 bis 8 Fufs in die Höhe steigt und noch lange über der Strafse schwebt, welche die Thiere passirt haben. Ebenso entströmt der völlig trockenen Hand, wenn man sie einer solchen Temperatur aussetzt, eine leichte Dunstwolke. Der russische Forscher Vrangell erzählt, dafs er bei 64° unter Null von einer fliegenden Krähe den Dunst habe aufsteigen sehen können. Die Geschichte schien mir damals, als ich sie las, sehr

zweifelhaft, jetzt aber habe ich meine guten Gründe, sie für völlig wahr zu halten. — Ein eiserner von 60° unter Null durchkälteter Riegel verbrennt die ihn berührende Hand wie roth glühendes Eisen, und ich glaube nicht, dafs Jemand aus dem Gefühle beurtheilen könnte, ob es Kälte oder Hitze gewesen. Auf jeden Fall ist es das Gefühl des Verbranntwerdens, und die Wirkung auf der Berührungsstelle ist eine Brandblase. Im Winter 1866, als das Thermometer einmal unter — 68° fiel, versuchten wir, Quecksilber gefrieren zu lassen. Nachdem wir es 4 Minuten lang in einigen Kugelformen der Luft ausgesetzt hatten, war es krystallisirt und hart wie Blei; wir luden eine Sharp'sche Büchse mit diesen gefrorenen Posten und schossen damit durch eine fichtene Diele.

Bei einer so furchtbaren Temperatur im Freien zu kampiren ist wahrlich keine Kleinigkeit, jedoch nicht so lebensgefährlich, wie man meinen sollte.

Bei einer Kälte, wie ich sie eben erwähnte, von 68° unter Null, brachte eine Abtheilung von 5 Mann unter Lieutenant Bush eine ganze lange Nacht von 16 Stunden auf der offenen Steppe zu. Natürlich litten sie und waren genöthigt, zu laufen und sich fortwährend zu bewegen, um nicht zu erfrieren, aber sie verloren weder Mann noch Hund, und nicht Einer würde gezögert haben, eine zweite solche Nacht daran zu setzen, wenn es zur Erreichung unserer Aufgabe nothwendig gewesen wäre. — Mit geeigneten Kleidern und genügender fetter Nahrung könnte man, glaube ich, mehrere Tage hindurch die gröfste natürliche Kälte, welche je beobachtet worden, ertragen. Alle Fälle des Erfrierens, von denen ich gehört habe, waren die Folgen von Fahrlässigkeit, körperlicher Ermattung oder Mangel an Nahrung. Es herrscht im Allgemeinen über die Gefahr, bei niedriger Temperatur im Freien zu schlafen, eine irrige Ansicht. Viele Leute glauben, und früher war ich selbst der Ansicht, dafs das Einschlafen in starker Kälte unbedingt den Tod im Gefolge habe. Es kommt aber hauptsächlich auf den Zustand an, in welchem ein Mensch sich zum Schlafen niederlegt. Mag er auch nur mit einem leinenen Rocke bekleidet sein, so wird er bei noch so grofser Kälte aufwachen, bevor er erfriert, wenn er vor dem Einschlafen sich warm fühlte. Dagegen wird derjenige, welcher sich dem Schlafe überläfst, nachdem er bereits durch und durch gekältet und unfähig zu irgend einer weiteren Anstrengung geworden ist, unfehlbar vom Tode ereilt werden.

Bevor ich Sibirien betrat, waren mir diese Verhältnisse unbekannt, und die erste Nacht, welche ich bei 30° unter Null im Freien zubringen mufste, war ein langer Kampf gegen den Schlaf. Ich wagte nicht, die Augen zu schliefsen, um nicht für immer einzuschlafen, und stundenlang beobachtete ich die flimmernden Sterne durch die Baumwipfel hindurch, als wenn mein Leben von meinem Wachbleiben abhängig gewesen wäre. — Die sibirische Kleidung bietet einen so vollständigen Schutz gegen die Kälte, wie irgend eine der nördlichen Völker, und übertrifft, glaube ich, bei weitem die Tracht der Eskimos, welche gewöhnlich für unsere arktischen Expeditionen gewählt wird.

Als wir unsern Weg vom Ochotzkischen Meere nordöstlich nach der Behrings-Strafse zu fortsetzten, kamen uns von den wandernden Eingeborenen einige sonderbare und unbestimmte Erzählungen von einer Gesellschaft weifser Männer zu Ohren, die etwa vor 3 Monaten geheimnifsvoll auf einem Feuerschiffe erschienen und an der pazifischen Küste, südlich der Behrings-Strafse gelandet sein sollten, wo sie den Winter zubringen wollten.

Was in der Welt weifse Männer veranlassen konnte, eine so öde, traurige und unbewohnte Gegend Sibiriens für ihren Winteraufenthalt zu wählen, war uns unbegreiflich, wir zollten daher diesen unglaubwürdigen Mittheilungen zuerst wenig Glauben. Als wir jedoch tiefer und tiefer in die Territorien dieser wandernden Stämme eindrangen, gewannen die Berichte über die weifsen Männer eine bestimmtere Gestalt. Sie lebten, wie die Eingeborenen mit-

theilten, in einer kleinen unterirdischen Hütte, an einer offenen, öden Steppe, etwa 300 Meilen von der nächsten Ansiedelung entfernt. Ihre Höhle sollte durch Schneewehen völlig begraben sein, und nichts als ein merkwürdiger, eiserner Tubus, aus welchem Funken und Dampf hervorkämen, sollte erkennen lassen, wo die weifsen Männer lebten. Dieser merkwürdige eiserne Tubus, welcher die Eingeborenen so stutzig gemacht hatte und natürlich nichts anderes als ein Ofenrohr sein konnte, lieferte uns jedoch den ernstesten Beweis für die Wahrheit der Erzählungen. Kein sibirischer Eingeborener konnte die Idee mit dem Ofenrohr erfunden haben, dasselbe mufste vielmehr in der That einigen zu Gesicht gekommen sein. Weitere Erkundigungen bei den wandernden Banden der Tschuktschen, die uns begegneten, befestigten in uns die Meinung, dafs die Abtheilung der Weifsen zu unserer eigenen Forschergesellschaft gehören möchte, die ohne unser Wissen an der sibirischen Küste gelandet wären, um mit uns zusammen zu arbeiten. Je mehr wir darüber nachdachten, desto wahrscheinlicher kam es uns vor, so dafs wir zu dem Beschlusse gelangten, mit einer Anzahl Eingeborener die Verbannten aufzusuchen, welche möglicher Weise Mangel litten, oder, wie man uns sagte, durch die an jener Küste wohnenden wilden Stämme der Gefahr ausgesetzt waren, ermordet zu werden. Ende Januar gelang es uns, 11 der Eingeborenen zu bewegen, uns zu begleiten, und wir begannen eine Reise von nahezu 300 Meilen durch eine weite Schneewüste, ohne irgend einen Wegweiser, als die Geschichte von der Ofenröhre. Wir hatten jedoch erfahren, dafs die Weifsen nahe an der Mündung eines Flusses, genannt Anadyr, leben sollten; dieser fällt südlich der Behrings-Strafse ins Meer, und ihm folgten wir während des letzten Theiles unserer Reise.

Nach Verlauf von 11 Tagen, bei Eintritt der langen Dämmerung, die einen arktischen Tag abschliefst, befand sich unser kleiner Zug von 11 Schlitten nahe dem Orte, wo nach den Mittheilungen der Eingeborenen die verbannten weifsen Männer zu finden sein würden. Die Nacht war still, klar und durchdringend kalt, das Thermometer zeigte bei Sonnenuntergang 44° unter Null und ging rasch auf 50° hinunter, sobald die rosige Gluth im Westen verschwand und Dunkelheit sich über die weite, schweigende Ebene ausspannte.

Ich hatte wohl schon früher in Sibirien und Kamschatka die Natur in ihrem strengen winterlichen Gewande kennen gelernt, aber niemals schienen mir Kälte, Oede und Verlassenheit sich zu einem furchtbareren Bilde vereinigt zu haben, als uns in dieser Nacht in der Nähe der Behrings-Strafse vor die Augen trat. So weit das Auge die zunehmende Dunkelheit zu durchdringen vermochte, nach jeder Richtung hin die todte Steppe gleich einem endlosen Meere von Schnee, welchen ein vorhergegangener Sturm in lange wellenförmige Streifen zusammengeweht hatte; kein Baum, kein Strauch, nicht das leiseste Zeichen eines Thier- oder Pflanzenlebens, welches uns hätte wahrnehmen lassen können, dafs wir nicht auf einem gefrorenen Ozean einherzogen; nur Schweigen und Trostlosigkeit. — Das Land schien von Gott und Menschen verlassen, und der arktische Geist, dessen wechselndes Lichtbanner dann und wann im Norden am Himmel emporloderte, schien uns damit ein Zeichen seiner furchtbaren Herrschaft geben zu wollen. Der Vollmond, grofs und roth im Osten aufgegangen, warf einen düsteren Schein über das Schneefeld, und auch dieser schien unter der Herrschaft des bösen Geistes zu stehen, denn es war nur das Trugbild eines Mondes, das fortwährend die verschiedensten und phantastischsten Formen annahm. Bald dehnte es sich nach beiden Seiten hin aus zu einer langen Ellipse, dann stieg es auf, ähnlich einer ungeheuren rothen Urne, oder es nahm die Gestalt eines senkrechten Balkens mit abgerundeten Enden an und erschien schliefslich dreieckig. Man kann sich kaum eine Vorstellung machen, wie sehr durch dieses blutrothe, verzerrte Mondbild die an und für sich bereits so schauer-

liche und wilde Szene an Grauen und Furchtbarkeit gewann. Wir schienen eine gefrorene, aufgegebene Welt betreten zu haben, in der alle gewöhnlichen Gesetze und Erscheinungen aufhörten, wo Thier- und Pflanzenleben erloschen, und von der sich selbst die Barmherzigkeit des Schöpfers abgewandt zu haben schien.

Die durchdringende Kälte, die Einsamkeit, das beängstigende Schweigen und der rothe düstere Schein des Mondlichtes, gleich dem Widerschein einer gewaltigen, doch entfernten Feuersbrunst, alles dieses vereinigte sich, um in den Gemüthern das Gefühl der Furcht hervorzurufen, welches vielleicht noch durch das Bewufstsein erhöht werden mochte, dafs vor uns kein menschliches Wesen, ein Paar wandernde Tschuktschen ausgenommen, dieses Reich des Eiskönigs im Winter je durchschritten hatte. — In dieser Nacht hörte man kein Singen, Scherzen oder Hallohrufen, womit sonst unsere Führer die Nachtreisen zu beleben pflegten; so stumpf und unempfänglich sie auch sonst sein mochten, in dieser Szene war doch etwas, was auch sie fühlten und sie schweigsam machte. Stunde auf Stunde rann langsam dahin bis zur Mitternacht. Wir hatten mehr denn 20 Meilen von dem Punkte des Flusses hinter uns, wo die Gesellschaft sich befinden sollte, jedoch auch keine Spur der unterirdischen Wohnung oder des herausragenden Ofenrohres entdeckt. Wo wir uns befanden, konnte Niemand sagen, wir wufsten nur, dafs wir 11 Tagereisen von der nächsten Ansiedelung und 75 Meilen von dem nächsten Walde entfernt waren. Das Eis in dem Flusse jedoch war plötzlich salzig schmeckend geworden, ein Zeichen, dafs wir das Fluthwasser des Pacific-Ozeans erreicht hatten und dafs das Meer selbst nicht mehr weit sein konnte.

24 Stunden waren wir ohne eine einzige Rast im Gange, weil wir nicht ein Stück Holz hatten finden können, um ein Feuer anzumachen und die schreckliche Kälte, Müdigkeit und der Mangel an warmer Nahrung begann schliefslich auf unsere schweigsamen aber leidenden Männer zu wirken. Wir Alle fühlten, dafs unsere Aussicht, in dieser Schneewüste um Mitternacht das kleine unterirdische Nest zu finden, sich wie 1 zu 100 verhalte, zumal wir nicht einmal wufsten, auf welcher Seite des Flusses wir suchen sollten, und der Flufs selbst hier etwa 2 Meilen breit zu sein schien. Unsere Hunde zeigten ebenfalls unverkennbare Zeichen von Erschöpfung, ihre geschwollenen und gefrorenen Füfse brachen auf und hinterliefsen auf Meilen blutige Spuren in der Steppe, die wir langsam durchzogen. Schliefslich legte sich Dodd, mein einziger amerikanischer Gefährte, auf seinen Schlitten zum Schlafen nieder, unbekümmert um meine Vorstellungen, und schliefslich meine Fragen gänzlich unbeantwortet lassend. Er war augenscheinlich betäubt von der tödtlichen Kälte, die auch die dicksten Pelze durchdrang und heimtückisch von den Extremitäten zum Lebenssitze stetige Fortschritte machte; keine Stunde mehr würde er gelebt haben, wenn wir ihn nicht zu ermuntern vermochten. Entmuthigt durch die offenbar hoffnungslose Lage und erschöpft durch die beständige Anstrengung, sich warm zu erhalten, beschlofs ich endlich, nicht weiter zu gehen. Ich durfte hoffen, wenn wir an der Stelle, wo wir uns eben befanden, Halt machten und einen der Schlitten zum Feuerholz zerbrächen, um etwas Thee machen zu können, durch die Nacht zu kommen, wogegen weiterzugehen mir als ein nutzloses Aufsspielsetzen unser aller Leben erschien. Eben hatte ich den nächsten Schlittenführern Befehl gegeben, zu halten, als ich ein schwaches »Halloh« aus der Ferne zu vernehmen glaubte. All mein Blut in den Adern schofs mir wie ein Strom zum Herzen, als ich meine Pelzmütze zurückrifs und lauschte. Wiederum ein matter, langgezogener Schrei drang durch die stille kalte Luft von den vorausfahrenden Schlitten zurück. Meine Hunde spitzten die Ohren, stürzten dann plötzlich ungestüm vorwärts, und einen Augenblick später stiefs ich auf unsere Treiber, die um ein Walfischboot geschaart standen, welches am Flufsufer

umgestürzt und halb im Schnee begraben dalag.

Die Fufsspuren im Sande können für Robinson Crusoe einst nicht aufregender gewesen sein, als es dieses alte, wetterzerschlagene Walfischboot für uns war, und wir dankten Gott für dieses Merkzeichen in jener weiten Schneewüste. Mit meinen Fausthandschuhen mir die schweren Eisfransen, die sich an meine Augenlider gehängt hatten, abwischend, spähte ich scharf in die Runde nach einem Obdach; aber der Instinkt meiner Hunde war rascher als mein Auge, mit einem ungeduldigen Winseln brachen sie gegen einen kleinen, etwa 100 Yards entfernten Schneehügel los. Aus der Spitze dieses Schneehaufens guckte das so lange besprochene und gesuchte Ofenrohr heraus, und als wir nun vor ihm aufzogen, stiefs ich ein lautes Freudengeschrei aus, um Dodd begreiflich zu machen, dafs die Forscherabtheilung der Behrings-Strafse gefunden sei. Die verschlagene Abtheilung der Amerikaner so unerwartet um Mitternacht zu entdecken, wo wir längst jede Hoffnung auf ein Unterkommen und fast unser Leben aufgegeben hatten, war ein Glück für unsere entmuthigten Herzen, und kaum wufste ich in meiner Aufregung, was ich that. Ich erinnere mich nur, dafs ich hastig hin und her lief und bei jedem Schritte leise zu mir selbst sagte: »Gott sei Dank, Gott sei Dank!« Aber nichts anderes kam mir in jenem Augenblicke zum Bewufstsein, als die eine grofse Thatsache unserer Errettung. Kein Laut indefs entstieg der Hütte oder besser dem Schneewalle vor uns, und die Einwohner schienen sich im tiefsten Schlafe zu befinden. Als ich nun nirgends die Spur von einer Thür entdecken konnte, erkletterte ich den Schneehügel und schrie aus Leibeskräften: »Halloh, Halloh!« durch das Ofenrohr hinunter. Der Teufel schien den bestürzten Amerikanern durch das Rohr zu kommen, denn nach einigen Augenblicken völliger Stille hörte ich eine ängstliche Stimme antworten: »Wer ist da?« — »Komm heraus und sieh es; wo ist die Thür?« Die Stimme erwiderte darauf, dafs die Thür sich an der südöstlichen Seite befinde, worauf ich, um sie zu finden, um den Hügel herumzugehen begann. Die Einwohner hatten einen tiefen, etwa 30 Fufs langen Graben zu ihrem Eingange ausgeworfen und ihn mit Rennthierfellen bedeckt. Unvorsichtigerweise dieses gebrechliche Dach beschreitend, fiel ich gerade hindurch, als einer der Amerikaner mit einem Lichte heraustrat. Meine plötzliche Erscheinung war nun keineswegs dazu angethan, aufgeregte Nerven zu beruhigen, denn ich trug eine dichte Pelzmaske vor dem Gesicht, aus deren verworrenen Massen gefrorener Haare allein die Augen herausguckten und nachwiesen, dafs der Pelz ein lebendes Wesen einschlofs. Zwei oder drei Schritte taumelte der Mann zurück, bis ich, ihn wiederum auf englisch anredend und rasch die Maske und meinen Pelzhut herunterreifsend, ihm meinen Namen nannte. Welches Freudengeschrei sich nun aber erhob, als wir in den Verbannten fünf unserer alten Kameraden und Freunde wiedererkannten, die uns vor acht Monaten, als wir aus der Bai von San Francisco nach Kamschatka segelten, Lebewohl gesagt hatten, das läfst sich nicht beschreiben. Fünf Monate hatten sie bereits in dieser Schneehöhle zugebracht, ohne je das Gesicht eines civilisirten Menschen gesehen zu haben, und sie hatten sich nicht träumen lassen, dafs 1000 Meilen in der Runde von ihrem einsamen Lager irgend ein anderer Amerikaner zu finden gewesen wäre. — Fünf Tage darauf brachen wir mit der geretteten Gesellschaft auf, bis wir am 19. Februar glücklich die russische Niederlassung Anadyrsk wieder erreichten.

Es ist natürlich unmöglich, innerhalb des Rahmens einer einfachen Vorlesung unseren zwei und einhalbjährigen Reisen und Erlebnissen zu folgen, ich vermag nur die hervorstechendsten Züge unseres Wanderlebens und solche flüchtig zu berühren, welche die Eigenthümlichkeiten des von uns durchforschten, unbekannten Landes besonders zu kennzeichnen geeignet sind. Tag für Tag auf den Hundeschlitten hängend, und

des Nachts bei jedem Wetter auf dem Schnee zu kampiren, das machte unser Leben aus, und es war manchmal trostlos und elend genug, um auch dem düstersten Einsiedler, der je die Freuden der Welt mit dem Aufenthalte in der Wildnifs vertauschen möchte, zu genügen. Jener Klasse der verbittertsten, enttäuschten und menschenfeindlichen Geister kann ich Sibirien als einen angemessenen Zufluchtsort vor den Plackereien des Lebens auf das Wärmste empfehlen. Kein Krieg noch Kriegsgeschrei, weder Schneiderrechnungen noch milde Sammlungen, weder Drehorgeln noch Hausirer oder Vorleser würden jemals ihre beschaulichen Betrachtungen stören. Sie würden so sicher vor allen Zudringlichkeiten der Welt sein, als wenn sie auf dem Monde lebten.

Lange bevor wir unsere erste Winterreise beendeten, waren wir genöthigt, uns in jeder irgendwie möglichen Weise die Zeit zu vertreiben. Gewöhnlich um 1 Uhr Mittags, wenn die Sonne verschwand, schlugen wir unser Lager auf, wir hatten dann 22 Stunden der Dunkelheit vor uns, welche wir entweder schlafend, oder auf eine andere Art uns unterhaltend zubringen mufsten. 22 Stunden Schlaf für Einen, der gerade kein »*Rip van Winkle*« ist, dürfte eine zu starke Dosis sein; wir safsen daher länger als die halbe Zeit rund um das Lagerfeuer gedrängt und schwatzten. Das ging nun auch 50 oder 100 Nächte lang recht gut, doch schliefslich fingen unsere Geistesquellen an, sehr langsam zu rinnen, so dafs wir endlich keinen Gegenstand mehr fanden, von dem wir überhaupt etwas wufsten, den wir nicht bis auf den Grund durchgesprochen, kritisirt und erörtert hatten.*) Schliefslich kam ich auf den glücklichen Gedanken, dafs ich mir die langen Abende damit kürzen könnte, wenn ich für meine eingeborenen Treiber einen Kursus wissenschaftlicher Vorlesungen eröffnete; ich konnte mich dabei unterhalten und gleichzeitig belehren, wenigstens hoffte ich, dafs das so sein könnte, und brachte meinen Plan sofort zur Ausführung. Zuvörderst lenkte ich meine Aufmerksamkeit auf Astronomie. Draufsen in der offenen Steppe lagernd, war mir jede Erleichterung für die Erklärung meines Gegenstandes gewährt, und Nacht für Nacht konnte man mich in der Mitte einer Gruppe lernbegieriger Eingeborenen sehen, deren dunkle Gesichter, von dem rothen Scheine des Lagerfeuers beleuchtet, die kindliche Neugierde verriethen, mit der sie meinen Auseinandersetzungen über das Kapitel »Mondfinsternifs« zu folgen sich bemühten. Ich war wie John Phoenix genöthigt, mir mein Planetarium selbst anzufertigen, und das that ich mit einem Klumpen gefrorenen Talges, welcher die Erde vorstellte, und einem Stück Schwarzbrod für den Mond. Die Aehnlichkeit mit den Himmelskörpern war, wie ich gestehen mufs, allerdings nicht sehr zutreffend, dies that jedoch zufolge meiner höchst glaubwürdigen Darstellung unseren Fortschritten keinen Abbruch. Ein Zuschauer würde sich sehr über den feierlichen Ernst amüsirt haben, mit dem ich Brod und Talg in die ihnen zukommende Form brachte, und über das langgezogene »*Tye*« des Erstaunens seitens meines Auditoriums, wenn ich das Brod hinter der Talgkugel in die Eklipse brachte. Am Schlufs meiner ersten Vorlesung bewiesen meine Schüler ihr völliges Verständnifs für die Natur der Himmelskörper, indem sie die Erde schmolzen und tranken und den Mond ohne weiteres verschlangen.

Ich bemühte mich nun, ihnen klar zu machen, dafs meine Vorlesungen

*) Jeder von uns hatte natürlich zuerst seine Lebensgeschichte mit allen Einzelheiten zum Besten gegeben, und als wir dann jede mögliche Frage über Liebe, Krieg, Politik, Wissenschaft und Religion, einschliefslich vieler Dinge, von denen wir überhaupt nichts wufsten, durchgearbeitet hatten, kamen wir auf Gegenstände, wie z. B. die Gröfse des Perserheeres unter Xerxes in Griechenland, oder die wahrscheinliche Ausdehnung der Sündfluth. Da jedoch eine allseitig befriedigende Lösung dieser beiden Fragen nicht erreicht werden konnte, wurde die Debatte auf 20 bis 30 aufeinanderfolgende Nächte ausgedehnt und endlich zukünftiger Erwägung vorbehalten. In ganz verzweifeltem Nothfalle, wo all und jeder Gegenstand der Unterhaltung fehlte, wurde dann unfehlbar zu der Armee des Xerxes und der bewufsten Fluth zurückgegriffen.

astronomischer, nicht gastronomischer Natur seien, und dafs es recht unschicklich wäre, die Himmelskörper so ohne weiteres aufzuessen; meine Ermahnungen hatten jedoch geringen Erfolg, so dafs ich mich zu jeder Vorlesung mit Sonne, Mond und Erde aufs neue versehen mufste. Es stellte sich dazu bald heraus, dafs diese astronomischen Gastmähler zu populär zu werden anfingen, denn meine Zuhörerschaft dachte an nichts weiter, als allnächtlich das ganze Sonnensystem zu verschlingen, was unser Brodbeutel auf die Dauer übel vermerkte. Ich war deshalb genöthigt, an Stelle von Brod und Talg Steine und Schneebälle zur Darstellung der Planeten zu nehmen; dies hatte jedoch zur Folge, dafs die Popularität meiner Vorträge stetig abnahm, bis ich mich schliefslich ganz ohne Zuhörer befand.

Die Eingeborenen hielten in ihrer Einfalt Alles, was ihnen die Amerikaner erzählten, für wahr, und ich glaube, dafs diese ihre Leichtgläubigkeit mifsbrauchten und ihnen allerlei Geschichten von wundervollen Dampfwagen, die in einer Stunde 200 Meilen machten, und von fabelhaften Ballons erzählten, mit denen man zum Monde hinaufführe. Die Eingeborenen merkten es jedoch nicht und waren nach wie vor von der Wahrhaftigkeit der weifsen Männer zuversichtlich überzeugt.

Gelegentlich erzählte ich nun meinem eingeborenen Treiber, dafs ich einmal einen fliegenden Fisch gesehen hätte. Plötzlich machte sich auf allen Gesichtern der in der Nähe befindlichen Eingeborenen ein unverkennbarer Zug des Zweifels bemerkbar, und endlich wandte sich ihr Dolmetscher mit einem vorwurfsvollen Blicke zu mir und sagte: »Wir haben bislang Alles geglaubt, was Du uns von Deinen wunderbaren Dampfwagen und Feuerschiffen erzählt hast, weil wir solche Dinge nie gesehen und Dich für einen ehrlichen Mann gehalten haben, nun aber wissen wir, dafs Du lügst«. Von diesem Tage an schenkte man meinen Erzählungen keinen rechten Glauben mehr, und es wollte mir hiernach nicht gelingen, meine volle Glaubwürdigkeit wieder zurückzugewinnen. Die unglückliche Fischgeschichte hatte Alles verdorben. Von Dampfschiffen und Eisenbahnwagen wufsten sie nichts, es konnte sein, dafs es solche Dinge in dem wunderbaren Lande Amerika gäbe; aber Fische hatten sie zu Tausenden, doch keinen je fliegen gesehen. Das hätte ich einem Andern aufbinden sollen, aber keinem intelligenten Korak.

Wir fanden, dafs der Name und Ruf der Amerikaner uns nach jedem Theile Sibiriens längst voraufgegangen war. In jenen weiten Territorien befanden sich weder Mann, Weib noch Kind, die nicht bereits von den »Amerikanse« gehört hatten, obgleich Niemandem ein weifser Mann je zu Gesicht gekommen war. Amerikanische Zeitungen und Journale entdeckten wir auf mehr als einem Dutzend Plätzen im Innern Sibiriens und Kamschatkas, oft 300 Meilen von der Küste entfernt, wo niemals ein Fremder gewesen war. Wir waren natürlich gespannt, zu erfahren, wie diese amerikanischen Bilder und Zeitungen ihren Weg in jene einsamen, unbesuchten und unbekannten Theile Asiens gefunden haben mochten, und wie die Eingeborenen überall so vertraut mit dem Namen des amerikanischen Volkes geworden waren. Das Räthsel wurde leicht gelöst. Die amerikanische Walfischflotte, deren Schiffe alle Meere der Welt durchfurchen, vom 80. Grade nördlicher Breite hinunter bis zum Kap Horn, sendet jeden Sommer eine Abtheilung kühner Seeleute an die sibirische Küste. Diese sind, wie alle Bürger der freien Republik, belesene Leute, und tragen die amerikanischen Zeitungen mit der Flagge ihres Vaterlandes bis ans Ende der Welt.

Von diesen Walfischfängern hatten die Eingeborenen die literarischen Erzeugnisse Amerikas bekommen, welche namentlich durch die Bilder anziehend wirkten und infolge dessen von einer Bande zur andern durch das ganze Land gewandert waren. Die Herausgeber von »*Harpers Weekly*« werden es kaum glauben, dafs ihre Zeitschrift ebenso gewissenhaft von den wandernden Eingeborenen Sibiriens, als daheim von den erleuchteten Amerikanern

studirt wird; aber dem ist in der That so. Häufig belustigten uns die Bemerkungen der Eingeborenen über die Bilder in den Zeitungen. Ich erinnere mich, dafs mir einmal ein Korak ein altes zerrissenes Modenblatt aus Frank Leslies illustrirter Zeitung brachte, auf welchem drei oder vier vollständige Damenfiguren mit Krinolinen von der weitesten Ausdehnung dargestellt waren. Der arme Korak sagte, er habe bisher vergeblich darüber nachgedacht, was das wohl für Dinge sein könnten, ich würde es ihm vielleicht sagen. Er hatte augenscheinlich nicht den entferntesten Verdacht, dafs die Bilder menschliche Wesen vorstellen sollten, und als ich ihm endlich sagte, dafs das amerikanische Damen seien, brach er in ein verwundertes »*Tyee*« aus und fragte mit einem gespannten Blicke: »Sind die Frauen in Eurem Lande alle so dick an den Füfsen?« Das war eine ernste Betrachtung über unsere Damenkleidung, deren künstliche Formen ich ihm auseinanderzusetzen nicht wagen mochte, ich bestätigte also seine Annahme wegen der unteren Ausdehnung mit völligem Ernste, worauf er zuerst mich neugierig vom Kopfe bis zu den Füfsen hinunter betrachtete, dann das Bild wieder ansah, als wenn er versuchte, eine Aehnlichkeit zwischen amerikanischen Männern und Frauen herauszufinden, was ihm jedoch nicht gelang, und ihn endlich augenscheinlich zu der Schlufsfolgerung veranlafste, dafs die amerikanischen Frauen, wenn die Sache sich so verhalte, eine von den Männern völlig verschiedene Menschengattung sein müfsten.

Einen beträchtlichen Theil unseres ersten Winters in Sibirien verlebten wir in dem kleinen russischen Aufsenposten Anadyrsk, welcher gegen 400 Meilen westlich von der Behrings-Strafse, etwa unter dem Polarkreise liegt. Es ist eine unbedeutende Ansiedelung mit etwa 150 Bewohnern, welche in sich auch nicht das geringste Erwähnenswerthe birgt, und doch knüpfen sich an diesen Ort die herrlichsten Rückerinnerungen an unseren sibirischen Aufenthalt. Hier war es nämlich, wo wir zum ersten Male die Erscheinung des Nordlichtes in ihrem vollsten Glanze beobachteten, und dies sollte allein ausreichen, um uns das kleine Dorf für immer unvergefslich zu machen. Unter den wenigen Annehmlichkeiten, welche den Reisenden im hohen Norden für seine vielen Beschwerden und Gefahren belohnen, ist keine, die glänzender wäre oder länger in der Erinnerung verbliebe, als das überaus prachtvolle Schauspiel des Nordlichtes, welches von Zeit zu Zeit die Dunkelheit der Polarnächte erhellt und das ganze blaue Himmelsgewölbe mit himmlischem Glanze erfüllt. Keine andere Naturerscheinung ist so grofsartig, so geheimnifsvoll, so furchtbar in ihrem überirdischen Glanze, als diese. Der Schleier, welcher dem sterblichen Auge den Glanz des göttlichen Thrones verbirgt, scheint hinweggezogen zu sein, und der ehrfurchtsvolle Beschauer fühlt sich aus dem Kreise seines täglichen Lebens zur unmittelbaren Nähe der Gottheit emporgehoben. — Es war im Februar, als sich das grofsartigste Nordlicht zeigte, was seit länger denn 50 Jahren beobachtet worden und welches sich in einem so ungewöhnlichen und aufserordentlichen Glanze entwickelte, dafs selbst die Eingeborenen davon erschreckt wurden. Es war eine kalte, dunkle aber klare Winternacht, und der hereinbrechende Abend zeigte am Himmel kein Merkmal der bereits in der Vorbereitung begriffenen grofsartigen Illumination. Einige leichte Lichtströme wellten zwar dann und wann im Norden auf und ein schwacher Schimmer, wie vom aufgehenden Monde, erschien über dem dunkeln Gesträuchdickicht, mit welchem das Flufsufer eingefafst war, doch waren dies durchaus keine ungewöhnlichen Erscheinungen, die unsere Aufmerksamkeit herauszufordern vermocht hätten. Später am Abend jedoch, als wir zufällig für einen Augenblick vor die Thür und ins Freie traten, da begann plötzlich vor unseren erstaunten Augen ein Schauspiel von Licht und Farben, wie es auch die kühnste Phantasie sich nicht vorzustellen vermag. Das ganze Weltall schien ein einziges Feuermeer zu sein. Ein breiter Gürtel überspannte wie ein riesiger Regenbogen den Himmel von Ost nach

West, gewoben aus den glänzenden prismatischen Farben mit einer langen Franse von hochrothen und gelben Lichtströmen, die von dem convexen Rande aus bis zum Zenith hinaufschossen. Der ganze grofsartige Bogen wogte und zitterte in den herrlichsten, jeden Augenblick sich verändernden Farben, und die seinen Rand umsäumenden funkelnden Ströme flutheten in grofsen Curven auf und nieder, wie das feurige Schwert des Engels am Thore Edens. In Zwischenräumen von 1 oder 2 Sekunden entstiegen dem nördlichen Horizonte leuchtende Bänder, die parallel mit dem Bogen in schneller und beständiger Bewegung das ganze Himmelsgewölbe durchflutheten, gleich einer ungeheuren, aus dem grenzenlosen Weltraume hineinrollenden Woge phosphorischen Lichtes. Jetzt begann der grofse Lichtbogen mit all seinen wogenden Strömen sich langsam aufwärts gegen den Zenith zu bewegen und ein zweiter Bogen erschien in gleichem Glanze unmittelbar unter ihm, aus dem eine lange, zusammengedrängte Reihe leicht gefärbter Speere gegen den Nordstern hervorschossen, als wenn die himmlischen Heerschaaren vor dem sie kommandirenden Engel ihre Waffen präsentirten. Die überirdische Grofsartigkeit der Erscheinung wuchs mit jedem Augenblicke. Wie die Speichen eines feurigen Rades warfen die funkelnden Bänder ihre Strahlen gegen den Himmel, und von den Enden der Bogen zu den Centren schossen die Ströme in rascher, zitternder Bewegung auf und nieder, bis eine mächtige, dann und wann aus dem Norden hervorbrechende Welle den ganzen Himmelsdom mit Karmesin sanft überfluthete und den weifsen Schnee auf Meilen in der Runde in rosige Reflexe tauchte. Als aber die Worte des Propheten »Und die Himmel werden verwandelt werden in Blut« sich mir unwillkürlich auf die Lippen drängten, da verschwand plötzlich das Karmesin, und aus dem südlichen Horizonte schnellte ein Blitz von lebhaftestem Orange hervor, der mit seinem weiten, Alles überstrahlenden Glanze unser Auge blendete, als wenn mit einem Male der ganze Himmelsraum in Flammen aufloderte. Mit angehaltenem Athem erwartete ich den furchtbaren Donnerschlag, der einem so plötzlich und grell hervorbrechenden Blitze nothwendig folgen zu müssen schien; aber da war kein Laut im Himmel und auf Erden, der das feierliche Schweigen der Mitternacht unterbrach, als das hastig gemurmelte Gebet des erschreckten Eingeborenen an meiner Seite, welcher sich bekreuzigte und vor der sichtbaren Majestät seines Gottes in die Kniee sank. —

Ich kann mir nicht denken, dafs es der göttlichen Allmacht selbst möglich gewesen wäre, zu der erhabenen Naturerscheinung, wie sie sich uns jetzt zeigte, noch irgend etwas hinzuzufügen. Der rapideste Wechsel von Karmesin, Grün, Gelb und Blau wurde von der weifsen Schneefläche so lebhaft zurückgeworfen, dafs die ganze Welt bald in Blut getaucht erschien, bald wieder erzitternd in einer Atmosphäre von bleichem, geisterhaftem Grün, durch welche der unaussprechliche Glanz der beiden mächtigen Bogen hindurchleuchtete. Und es war noch nicht am Ende. Noch waren wir mit aufwärts gerichtetem Gesicht in der Beobachtung des Auf- und Niederwallens dieser grofsen himmlischen Fluth farbigen Lichtes bewundernd versunken, als das letzte Siegel der glorreichen Offenbarung des Herrn der Welten plötzlich gebrochen schien: die beiden Bogen verwandelten sich gleichzeitig in tausend und abertausend senkrechte parallele Streifen, die alle von der Spitze bis zum Fufse in regelmäfsiger Ordnung in den 7 Grundfarben erglänzten. Von Horizont zu Horizont gespannt bildete jetzt ein einziger mächtiger Bogen die in unzähligen farbigen Lichtstreifen strahlende Brücke, auf der man die Bewohner einer anderen Welt jeden Augenblick auf- und niederwandelnd erwarten zu können vermeinte. Unter den Ausbrüchen der Bewunderung und dem Schreien der bestürzten Eingeborenen begannen diese unzähligen Lichtstreifen sich plötzlich in einer schnellen, tanzenden Weise an der ganzen Ausdehnung der beiden Bogen entlang rück- und vorwärts zu bewegen, von Seite zu Seite an einander vorbei,

in einer so verwirrenden Geschwindigkeit, dafs das Auge vergebens versuchte, ihnen zu folgen, und das ganze Himmelsgewölbe in ein einziges grofses, bewegliches Kaleidoskop von zerschmetterten Regenbogen verwandelt schien.

Von einem solchen Nordlichte hatte ich mir niemals träumen lassen, und ich schäme mich nicht einzugestehen, dafs dessen furchtbare Schönheit und Erhabenheit mich für den ersten Augenblick einschüchterte und erschreckte. Der ganze Himmel vom Zenith bis zum Horizont war ein einziger geschmolzener, wellender See von Farbe und Feuer, Karmesin und Purpur, Scharlach und Grün, Farben, für welche die Sprache keinen Namen und der Geist keine Vorstellung hat, und Dinge, die man nur begreift, wenn man sie sieht. Die Zeichen und Wunder am Himmel schienen mir gewaltig genug, um den Untergang der Welt zu verkünden, und das todte Schweigen einer arktischen Mitternacht war ganz dazu angethan, den Eindruck dieser überirdischen Erscheinung noch zu erhöhen.

Mit der Theilung der beiden Bogen in einzelne Streifen hatte das Nordlicht den äufsersten Höhepunkt seines Glanzes erreicht, und von diesem Augenblicke fing die übernatürliche Schönheit des Phänomens an, langsam doch stetig zu verblassen. Der erste Bogen verschwand und bald folgte ihm der zweite; die farbigen Lichtblitze erschienen in immer längeren Zwischenräumen, immer seltener schossen die leuchtenden Pfeile zum Zenith empor, und nach einer Stunde war an dem dunkeln, gestirnten Himmel — einige leichte, schwach glänzende Magellans-Wölkchen ausgenommen — nichts mehr zu sehen, was uns an das Nordlicht hätte erinnern können. Seine Erscheinung jedoch bleibt für immer eingeprägt dem Gedächtnisse Aller, die es gesehen haben, und wenn mich irgend etwas zu einer Rückkehr nach Sibirien zu bewegen im Stande wäre, so könnte es nur die Zusage sein, mir noch einmal im Leben ein solches Schauspiel vorzuführen.

Die langen Winternächte begannen Ausgangs Februar merklich kürzer zu werden, und als die Sonne nach und nach höher und höher stieg, erschienen die ersten Anzeichen des herrannahenden Sommers. — Der Winter pflegt in den meisten Theilen Nordost-Sibiriens im Mai aufzubrechen, und bei seinem Rückzuge tritt der Sommer unmittelbar in seine Fufsstapfen, um die von dem Könige des Eises zurückeroberte Erde mit ihren hie und da noch schmelzenden Schneetriften augenblicklich mit Gras und Blumen zu bedecken. Das fast ununterbrochene Tageslicht bringt die Vegetation in unglaublicher Schnelligkeit vorwärts, und der Schnee ist kaum vom Boden verschwunden, als schon die zarten, wachsähnlichen Blätter der Blaubeere und Sternblume und die grofsen schneeigen Büschel des Labrador-Thees die moosigsten Ebenen zu färben beginnen. Die Birken, Weiden und Erlen sind im Umsehen belaubt, die Flufsufer leuchten im saftigsten Grün ihres weichen Grasteppichs und die warme, stille Luft erfüllt den ganzen Tag das trompetenartige Geschrei der wilden Schwäne und Gänse, die in grofsen, spitzwinkeligen Zügen von der See kommen und hoch über den Häuptern zum fernen Norden ziehen.

Drei Wochen, nachdem der letzte Schnee vergangen, hat die Natur ihr Hochsommerkleid angezogen und erfreut sich fast unausgesetzten Sonnenscheins. Im Monat Juni wird es 20 Tage hindurch nicht dunkel genug, um selbst bei Mitternacht einen Stern am Himmel erkennen zu können. Die Sonne geht des Morgens 11½ Uhr im Norden auf, durchläuft im grofsen Bogen den Himmel und geht um 10½ Uhr im Norden wieder unter, scheint also 23 Stunden lang. Dieses ununterbrochene Tageslicht war uns ebenso unbequem, als die lange Dunkelheit des Winters; wir konnten uns z. B. niemals Gewifsheit darüber verschaffen, wann eigentlich die rechte Zeit sei, sich zur Ruhe zu begeben. Es erschien lächerlich, vor Sonnenuntergang irgend welche Vorbereitungen zum Schlafengehen zu machen, wenn wir es aber unterliefsen, so war die Sonne bereits wieder aufgegangen, bevor wir hatten einschlafen können, und dann schien es ebenso widersinnig im Bette

zu liegen. Schliefslich schlichteten wir diesen Streitpunkt dadurch, dafs wir alle unsere Fenster mit leichten, hölzernen Läden bedeckten, Kerzen anzündeten und so unseren ungläubigen Sinnen weifs zu machen suchten, dafs es Nacht sei, obwohl draufsen die Sonne in voller Tageshelle leuchtete. Beim Erwachen trat uns die zweite Schwierigkeit entgegen. Gingen wir heute zu Bett, oder war es gestern, und welche Zeit war es jetzt? Morgen, vorgestern und die Mitte der nächsten Woche, Alles wurde durch einander geworfen, und kein Mensch hätte unbedingt darauf schwören können, dafs er nicht am Mittwoch schlafen gegangen und am Dienstag vorher aufgewacht sei. Wir verloren jeden Anhalt für die Bestimmung der Wochentage und des Datums, und ich überführte mich selbst, dafs ich verschiedentlich innerhalb 24 Stunden zwei Eintragungen in mein Journal gemacht hatte in der irrthümlichen Meinung, dafs inzwischen zwei Tage vergangen seien.

Der Sommer in Sibirien ist viel entschiedener ausgeprägt, als man gewöhnlich anzunehmen pflegt. Anfangs Juli würde man es sich kaum selber glauben, sich nördlicher als auf dem 45. Breitengrade zu befinden. Das Thermometer steigt auf 70° im Schatten; die Bäume stehen im vollsten Laube; Primeln, Schlüsselblumen, Butterblumen, Baldrian, Rittersporn und wilde Rosen blühen und duften überall auf den weiten Flächen und an den Flufsufern; Schmetterlinge und Bienen machen gelegentlich ihre Besuche, und die vollen 24 Stunden hindurch schallt der Triller des Sperlings aus der grasreichen Tundra hervor und fröhliches Schwalbengezwitscher von der Dachrinne herab.

Um den 10. Juli herum entsteigen dem feuchten Moose und den niedrigen Flächen die Mosquitos, dieser Fluch des nordischen Sommers; laut stofsen sie in ihr schrilles Horn, damit der ganzen lebendigen Natur ihre glorreiche Auferstehung kund werde und die Welt von ihrer Willfährigkeit, für Menschen und Thiere gegen äufserst mäfsige Gegenleistung die musikalische Unterhaltung zu übernehmen, Akt nehme. Bleibt das Wetter 3 bis 4 Tage hindurch still und warm, so ist die Luft buchstäblich mit Wolken von Mosquitos erfüllt. Ich habe niemals, selbst im Herzen der tropischen Sümpfe etwas Aehnliches gesehen. Grofse Feuer werden von den Eingeborenen rund um ihre Wohnstätten herum unterhalten, um die Thiere zu schützen, die den ganzen Tag im Rauche stehen, bis der Hunger sie hinaustreibt, um Futter zu suchen. An vielen Plätzen ist jede Art von Arbeit fast unmöglich, und ich bin selbst genöthigt gewesen, 3 Tage lang unter einem kleinen baumwollenen Zelte, welches ich auf unserem Hausflur aufgeschlagen hatte, zu kampiren. Ohne Mosquitonetz über den Kopf herauszugehen durfte Niemand wagen, die Aermel wurden an den Handgelenken sorgfältig und die Beinkleider an den Knöcheln festgeschnürt und dann dicke Handschuhe und hohe Stiefel darüber gezogen. Die Mosquitos würden auch die kleinste unbeachtet gebliebene Oeffnung gefunden haben, und wenn ihnen das bei uns nicht gelang, so umschwärmten sie uns in solchen Massen, dafs man mit dem Kopfe mitten in einem Bienenschwarm zu stecken vermeinte.

In den Tamarak-Sümpfen, westlich von Ghijiga, mufsten wir jeden Sommer 3 Wochen lang unsere Arbeiten allein der Mosquitos wegen aufstecken, weil selbst unsere eingeborenen Arbeiter sich vor der entsetzlichen Plage, die bis zum nördlichen Eismeere über den 70. Breitengrad hinausreicht, nicht zu schützen vermochten.

Während der ersten Hälfte des August verschwinden diese Plagegeister mit den ersten scharfen Nachtfrösten ebenso plötzlich, wie sie gekommen, und das Leben wird dadurch viel erträglicher. Im südlichen Theile Sibiriens, um die ochotzkische See herum, dauert der Sommer bis Anfangs September; da aber die scharfen Nachtfröste bereits vor dem 6. August regelmäfsig einzusetzen pflegen, so hält man den Boden zu bebauen nicht einmal eines Versuches werth. In der That thaut derselbe auch nur 18 bis 24 Zoll tief auf und bleibt darunter stets ge-

froren. Anfangs Oktober sind Blätter, Blumen, Vögel und all der Glanz und die Schönheit des Sommers verschwunden, der 8 Monate lange Winter hält seinen Einzug mit einem schweren Nordoststurme, welcher die ganze Erde mit dem weifsen Schneemantel bedeckt.

Wegen der grofsen Schwierigkeiten, im Sommer von einem Orte zum andern zu gelangen, waren wir genöthigt, die schwersten Arbeiten für die Erbauung unserer Linie während des Winters auszuführen. Die weiten ebenen Flächen, welche den gröfsten Theil des Landes im Norden und Osten ausmachen, haben im Juli eine Widerstandsfähigkeit, wie etwa ein grofser, nasser Schwamm, der Fufs versinkt bis zum Knie, ohne eine bleibende Spur auf der weichen, elastischen Oberfläche zurückzulassen. Die Vertheilung aller unserer Pfähle, sowie der Bauhölzer für unsere Stationshäuser wurde mittels Hundeschlittens im Winter ausgeführt.

Am 1. Juni 1867 hatten wir die ganze Linie von 2 000 Meilen Länge festgestellt und erforscht; wir hatten mehr als 50 Stationshäuser gebaut, 20 000 Telegraphenstangen präparirt, eine 60 Fufs breite Strafse von 75 Meilen Länge durch einen dichten Wald gehauen und waren bereit, mit einer Flotte von 5 Fahrzeugen und einer 800 Mann starken Kolonne eingeborener Arbeiter das Werk seinem Ende entgegen zu führen. Wir hatten das gröfste Vertrauen, dafs wir Ausgangs 1869 auf der ganzen Linie den Betrieb würden eröffnen können, und genossen schon im Voraus den Regen von Lorbeerkränzen, welcher sich über uns ergiefsen würde, wenn zuerst die grofse Nachricht von Newyork nach St. Petersburg hinüberblitzen würde, dafs die Russisch-Amerikanische Linie vollendet sei. Doch Enttäuschung sollte uns beschieden sein. Ein kleiner Paragraph, nur zwei Zeilen lang, welchen wir in einer von einem Walfischfänger mitgebrachten kalifornischen Zeitung fanden, schmetterte alle unsere Hoffnungen plötzlich zu Boden. Es war die einfache Ankündigung, dafs sämmtliche Arbeiten an der Russisch-Amerikanischen Linie einstweilen ausgesetzt seien. Unsere glänzenden Aussichten auf Lorbeerkränze und russische Kreuze verschwanden wie die Bilder in der Zauberlaterne, wenn das Licht ausgelöscht wird, und alle von uns ertragenen Leiden und Mühseligkeiten traten uns nun im düstersten Lichte vor die Seele zurück, um unsere bittere Enttäuschung noch empfindlicher zu machen. Wir hatten niemals so tief gefühlt, wie erbärmlich und trostlos unser sibirisches Leben war, als jetzt, da das Aufgeben der Linie uns dessen Nutzlosigkeit zeigte.

Es kam uns wahrlich sehr hart an, so ohne Weiteres ein Unternehmen fallen zu sehen, dem wir drei Jahre unseres Lebens geopfert, und für dessen Gelingen wir all die Beschwerden von Kälte, Verbannung und Mangel ertragen hatten; aber das atlantische Kabel war ein Erfolg, und unsere sibirische Linie, so praktisch auch ihr Bau sein mochte, war nunmehr ein wirklicher Mifsgriff. Wir begannen in Folge dessen sogleich die für unsere Abreise nöthigen Vorbereitungen zu treffen. Die meisten unserer Offiziere und Mannschaften entschieden sich für die Seereise zurück nach San Francisco, mir gelang es jedoch, eine kleine Zahl der Unsrigen für die Reise durch Asien und so um die Welt zu gewinnen. Am 1. Oktober segelten wir von Ghijiga ab nach der westlichen Küste des ochotzkischen Meeres, von wo aus unsere 5 000 Meilen lange Landreise beginnen sollte. Eine Menge Eingeborener umstand den Platz, wo wir uns einschifften, uns Lebewohl zu sagen, und ihre traurigen, düstern Mienen bewiesen uns nur zu deutlich, wie sehr sie ihre eigene Glückseligkeit mit unserer Anwesenheit identificirt hatten, und dafs sie fühlten, wie leer und ereignifslos hiernach ihr einsames Leben sein würde. Niemals vielleicht würden Amerikaner dieses weit entfernte Land wieder besuchen, und der flüchtige Strahl civilisirten Lebens und seiner Vorzüge, welcher ihnen geleuchtet, konnte ihnen ja den Gegensatz ihres freud- und trostlosen Daseins nur um so tiefer zum Bewufstsein bringen. Die armen Kerle thaten nichtsdestoweniger das Ihrige, um den

Abschied so freundlich wie möglich zu gestalten, und eine alte russische Kanone, die sie irgendwo aufgefunden hatten, sandte uns noch lange ihre Grüfse aus der Wildnifs nach, als wir bereits auf hoher See der Civilisation entgegenschwammen. Als nun aber die steile hohe Küste von Ghijiga dunkelte und endlich im zunehmenden Mondlichte verschwamm, als der dumpfe Knall der Kanone der Eingeborenen schwächer und immer schwächer über die weite schwarze Wasserfläche zu uns herüberschallte: da entwand sich unserer Brust ein langer, tiefer Athemzug der Erlösung, und in frohen Vorempfindungen wandten wir unsere Gesichter entgegen den Kuppeln von Moskau und St. Petersburg, entgegen unserer theuren, fernen Heimath.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Centralstelle der britischen Postsparkassen. Die »*Times*« bringen in ihrer Nummer vom 2. August eine Mittheilung über die Verlegung des Postsparkassen-Departements aus dem bisherigen Amtslokale am St. Pauls-Kirchhof nach dem neu errichteten Gebäude in der *Queen Victoria Street* zu London und knüpfen an diese Nachricht verschiedene interessante Angaben über das Wachsthum der Centralstelle des britischen Postsparkassenwesens und über die Abwickelung ihrer Geschäfte. Als die *Post Office Savings Bank Acte* im Mai 1861 die Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren des vereinigten Königreichs erhalten hatte, wurde im September 1861 die Central-Postsparkassen-Verwaltung in dem alten Gebäude des britischen General-Postamts mit einem Personal von 20 Beamten eröffnet; die Geschäfte der Centralstelle wuchsen indessen in einem so bedeutenden Mafse, dafs für dieselbe bereits 1863 ein besonderes Gebäude in der City am St. Pauls-Kirchhofe eingeräumt werden mufste, welches bald ebenso unzureichend sich erwies, als das frühere. Die Verlegung des Postsparkassen-Departements nach dem neu errichteten General-Postamtsgebäude in *Saint Martins-le-Grand* war unthunlich, weil alle verfügbaren Räume des letzteren für die vom Staate übernommene Telegraphie bestimmt werden mufsten; es blieb daher nur übrig, für das Postsparkassen-Departement ein neues Gebäude zu errichten, das jetzt vollendet ist und sich äufserst stattlich ausnimmt. Die Frontlänge beträgt 148 Fufs engl., die Tiefe 100 Fufs, die Höhe bei fünf Stockwerken 96 Fufs. Im untersten Geschofs sind die Räume des Nachfrage-Amtes *(inquiry office)* für das Publikum, sowie die Geschäftszimmer für den Director, die kontrolirenden Assistenten und für die Korrespondenzabwickelung untergebracht. Daneben ist ein grofses Lokal für die Geschäftsstelle bestimmt, welche die Einlagen vereinnahmt *(deposit station)*; bei dieser Stelle werden täglich über 10 000 Anerkenntnisse *(acknowledgments)* über gemachte Spareinlagen ausgefertigt. Am Jahreswechsel steigt deren Zahl bisweilen auf mehr als 20 000. Dieselben werden den Postsparkassenstellen des Königreichs — gegenwärtig 6 120 an der Zahl — zur Abgabe an die Einlagen der Kapitalien übermittelt. Im ersten und zweiten Stockwerke befinden sich die Buchhaltereien, bei denen 96 Buchhalter beschäftigt sind, die in den 3 560 Geschäftsbüchern die mehr als 2 Millionen betragende Zahl der Kontos aller einzelnen Einleger auf dem Laufenden erhalten, auch die Anweisungen *(warrants)* über Rückzahlungen vorbereiten. Im Durchschnitt kommen 4 654 solcher Zahlungsanweisungen täglich zur Ausfertigung; ihre Zahl hat indessen zuweilen über 9000 an einem Tage betragen, mit denen bis zu 30 000 L. Strl. Kapital und Zinsen an einem Tage zurückgezahlt wurden. Jeden Tag werden die Kontos des Postsparkassen-Departements von Kontrol-Beamten

*(officers of the examiner's branch)*, deren Geschäftsstelle im dritten Stock untergebracht ist, mit den Büchern *(books)* der einzelnen Spareinleger auf das Genaueste verglichen und in Uebereinstimmung mit den Eintragungen in den Büchern der letzteren und der Postanstalten gebracht. Nahezu 11 000 Bücher werden täglich verglichen. Im vierten Stockwerke ist die von Damen verwaltete, räumlich ganz abgesonderte und mit allem Komfort an Speise- und Erholungsräumen versehene Rechnungsabtheilung untergebracht, welche die Rechnungen der Postanstalten *(accounts)* über den lokalen Postsparkassendienst zu prüfen, die vierteljährliche Balance aufzustellen und aufserdem die schliefsliche Ausfertigung der Rückzahlungsanweisungen zu besorgen hat. Im Souterrain endlich befinden sich die Aufbewahrungsstellen für die vielen Millionen von Rechnungen, Anweisungen und Quittungen, die sich auf den gesammten Postsparkassenbetrieb des Königreichs beziehen. Im Ganzen sind über 700 Beamte bei der Centralstelle in Wirksamkeit. Ueber 40 000 amtliche Schreiben, Quittungen, Noten etc. werden täglich von denselben abgefertigt. Die Gesammt-Reineinnahme der britischen Postsparkassen seit ihrer Begründung im Jahre 1861 beträgt bereits mehr als 1 Million L. Strl.; die Verluste sind bisher äufserst geringfügig gewesen und belaufen sich auf etwa 3 Farthings für 100 L. Strl.

---

Tunnel unter dem Kanal. Die Direction der South-Eastern Eisenbahn-Gesellschaft hat das alte Projekt eines Tunnels zwischen Frankreich und England jetzt wieder aufgenommen und eine Reihe von Untersuchungen anstellen lassen, deren Resultate sich als dem Unternehmen günstig erwiesen haben.

Der bezügliche Bericht der Direction der genannten Eisenbahn-Gesellschaft enthält folgendes: Die Arbeiten französischer Ingenieure bemühen sich nachzuweisen, dafs die geologischen Verhältnisse auf beiden Seiten des Kanals die gleichen sind in Bezug auf Lage und Dicke der Schichten, und dafs ferner die in England unter dem Namen »*Old grey chalk*« in Frankreich als »*Craie de Rouen*« bekannte, der Kreideformation angehörige geologische Schicht für das Wasser undurchdringlich und auch ohne Risse ist.

Dies sind die Grundlagen für alle weiteren Schritte in dieser Frage; denn im Fall, dafs ein Tunnel ohne Auspumpen und hölzernen Ausbau gänzlich in dem Graukalk von der französischen bis englischen Küste hergestellt werden kann, ist ein bis jetzt hoffnungslos erschienenes Werk in den Bereich der Möglichkeit eingetreten. — Die Untersuchungen der französischen Ingenieure haben hinsichtlich des Ausgangspunktes des Tunnels auf englischem Ufer festgestellt, dafs der hierfür geeignetste Platz ein Punkt zwischen Folkestone und Dover ist, wo der Graukalk zu Tage tritt, und nicht im Punkte östlich von Dover bei St. Margarets Bay, weil hier der Graukalk sich, ohne zu Tage zu treten, in nördlicher Richtung senkt.

Unter Zugrundelegung dieser Feststellungen hat die Direction der South-Eastern-Eisenbahn eine Reihe von Untersuchungen angestellt, die bis jetzt günstige Resultate geliefert haben.

(Deutsche Bauzeitung.)

---

Verkehr und Verkehrsmittel auf den deutschen Wasserstrafsen. Der eben erschienene 41. Band der »Statistik des Deutschen Reichs« enthält zwei gröfsere Abschnitte über den Schiffs- und Güterverkehr auf den deutschen Wasserstrafsen etc. Ueber die deutschen Flufs-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe am 31. Dezember 1877 entnehmen wir daraus folgende Angaben. — Es waren im Deutschen Reiche überhaupt 17 653 Flufs-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe heimatberechtigt. Diese hatten, abgesehen von

313 Schiffen, deren Tragfähigkeit nicht ermittelt werden konnte, eine Gesammttragfähigkeit von 1 377 222 Tonnen (à 1000 kg). Unter ihnen befanden sich 251 Personen-Dampfschiffe, 62 Güter-Dampfschiffe, 198 Schlepp-Dampfschiffe, 41 Tau-(Ketten)-Schiffe, 18 Dampffähren und 17 083 Segelschiffe. In Bezug auf das Baumaterial dieser Schiffe überwog Eisen bei den Dampfschiffen, nur 31 waren von Holz gebaut; bei den Segelschiffen war es das umgekehrte Verhältnifs, indem unter diesen 16 659 hölzerne gegenüber 424 eisernen gezählt wurden. Vertheilt auf die einzelnen Staaten waren die Schiffe in folgender Anzahl: Preufsen 12 232, Bayern 592, Sachsen 439, Württemberg 42, Baden 393, Hessen 227, Mecklenburg-Schwerin 206, Mecklenburg-Strelitz 95, Oldenburg 184, Braunschweig 16, Anhalt 107, Lübeck 85, Bremen 104, Hamburg 2 586, Elsafs-Lothringen 345 Schiffe.

---

Deutsche Ausgabe des Nordenskjöld'schen Reisewerkes. F. A. Brockhaus macht bekannt, dafs in seinem Verlage das »Nordenskjöld'sche Reisewerk« lieferungsweise in deutscher Ausgabe erscheinen wird, und zwar soll die Veröffentlichung dieser deutschen Ausgabe selbst noch vor der der schwedischen erfolgen. Sie führt den Titel: »Die Umsegelung Asiens und Europas auf der Vega 1878 bis 1880. Von Adolf Erik Frhr. v. Nordenskjöld«, wird ca. 60 Bogen umfassen und mit zahlreichen Abbildungen und Karten ausgestattet sein. Nach einer kurzen Einleitung über die Entstehung der Expedition und ihre Ausrüstung enthält das Werk in 29 Kapiteln eine fortlaufende Schilderung der Reise, ist also für den grofsen Kreis der Gebildeten bestimmt, keineswegs ausschliefslich für Gelehrte, obwohl es auch die wichtigen Ergebnisse der Reise für die Wissenschaft darlegt. Die Lieferung soll so beschleunigt werden, dafs das Werk noch im Laufe des Winters zum Abschlufs gelangt. Bei dem universellen Interesse an dem Gegenstand wird der Erfolg des Werkes voraussichtlich ein bedeutender sein.

---

Flaschenpost. 1. Von der deutschen Brigg »von Roon«, Kapt. U. Koch, wurde am 10. Aug. 1879 in 0° 1' S. Br. und 22° 24' W. Lg. eine Flasche mit einem sogenannten Flaschenpostzettel über Bord geworfen. Dieselbe wurde von einem eingeborenen Fischer am 29. März 1880 am Strande in der Nähe des Leuchtthurmes von Itacolomi (Provinz Maranhao, Brasilien) gefunden und der Zettel durch die Vermittelung des Herrn Emanuel Bluhm in Maranhao an die Seewarte übersandt. Unter der Voraussetzung, dafs die Flasche nicht schon längere Zeit am Strande gelegen hatte, hat dieselbe in 232 Tagen einen Weg von 1327 Sm. in der Richtung S. 84° W. zurückgelegt, was einer Trift von 5,5 Sm. im Tage gleichkommt.

2. Von dem deutschen Schooner »Helene«, Kapt. J. Heerma, wurde am 17. September 1879 in 49° 8' N. Br. und 45° 2' W. Lg. eine Flasche mit dem gebräuchlichen Zettel über Bord geworfen. Die Flasche wurde von Herrn Oddur Bjeirnason am 4. April 1880 in 63° 38' N. Br. und 17° 50' W. Lg. (unter der Südküste von Island) aufgefunden und der Zettel der Seewarte übersandt. Nach der gewöhnlichen Voraussetzung hat die Flasche in 200 Tagen einen Weg von 1 245 Sm. in der Richtung N. 46° O. zurückgelegt, was einer Trift von 6,2 Sm. täglich gleichkommt. Da sich das Schiff, dem meteorologischen Journal zufolge, zur Zeit des Ueberbordwerfens der Flasche in kaltem Wasser befand, so erscheint es wahrscheinlich, dafs die Flasche zunächst in dem arktischen Strome nach Süden und dann erst im Golfstrome nach Nordosten getrieben ist.

(Annalen der Hydrogr. und Marit. Meteorologie.)

---

Interessanter Verlauf eines Blitzschlages im Apparatsystem des Postamts Montjoie. Während des sehr heftigen Gewitters in der Nacht vom 16. zum 17. Juli d. J. trat ein besonders starker Blitzschlag in eins der drei Apparatsysteme des Postamts Montjoie, welcher folgenden Verlauf nahm:

Der Blitz gelangte auf dem Zweige Aachen-Montjoie der Leitung 735 in das Dienstzimmer und durchlief den Blitzableiter bis zu der Stelle, an welcher sich das mit Ebonit ausgefütterte Loch in dem Erddeckel befindet. Obgleich hier der Stöpsel eingesteckt, die Leitung mithin direct gestellt war, ging der Blitz nicht in den anderen Leitungszweig über, sondern entlud sich theilweise gegen die Erdplatte dergestalt, dafs sowohl aus dieser, wie aus der darunter liegenden Leitungsplatte, quer über diese hinweg, eine mehrere Millimeter breite und tiefe Schramme herausgeschmolzen wurde. Vom Plattenblitzableiter ab durchlief der Blitz dann noch die gesammte übrige Zimmerleitung und trat auf diesem Wege zunächst in die Linienbatterie beim Kupferpol, welche er unter heftiger Detonation und flammender Beleuchtung des ganzen Batterieschrankes passirte, um von hier aus über Galvanoskop, Taste und Relais nach dem anderen Leitungszweige zu gelangen, wobei auch die Metalltheile dieser Apparate grelle Feuerbüschel ausstrahlten.

Als der sehr erschreckte im Nachtdienst anwesende Beamte sich den Apparaten zu nähern wagte, fand er, dafs die Batterie und das Galvanoskop keinerlei Beschädigung oder Veränderung zeigten, während die Umwindungen des Relais (des letzten Apparates vor dem Uebergange in den anderen Leitungszweig) vollständig zerstört waren, so dafs vom Abschmelzen des Umwickelungsdrahtes herrührende Kupferkügelchen in gröfserer Menge auf dem Apparattisch herumlagen.

---

Abgekürzte Bezeichnung der Mafse und Gewichte. Die italienische General-Postdirection hat den nachgeordneten Dienststellen im Bolletino postale für Juli einen Erlafs des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Gebrauch abgekürzter Bezeichnungen für die Mafse und Gewichte im amtlichen Schriftwechsel etc., zur Nachachtung mitgetheilt. Die betreffenden Abkürzungen, welche den in der Sitzung der internationalen Mafs- und Gewichtskommission zu Paris am 2. Oktober 1879 gefafsten Beschlüssen entsprechen, und welche für die Folge von allen italienischen Postanstalten und anderen Staatsbehörden im amtlichen Verkehr für die Mafs- und Gewichtsbezeichnungen ausschliefslich zu gebrauchen sind, stimmen im Allgemeinen mit den im Amtsblatt No. 71 der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung für 1877 den Reichs-Verkehrsanstalten zur Anwendung mitgetheilten desfallsigen abgekürzten Bezeichnungen überein. Sie weichen nur darin von dem im Deutschen Reichs-Postgebiete gebräuchlichen System ab, dafs die Quadrat- und Kubikmafse nicht wie bei uns durch Vorsetzen der Buchstaben q bezw. cb vor das Zeichen der betreffenden Mafsgattung, sondern durch Angabe der Potenzzahl hinter diesem Zeichen ausgedrückt wird. Die italienischen Verwaltungen bezeichnen sonach das Quadratmeter nicht mit qm, sondern mit $m^2$, und das Kubikmeter nicht cbm, sondern $m^3$, bz. das Quadratkilometer nicht qkm, sondern $km^2$.

---

In Rufsland erscheinen 608 Zeitschriften, darunter 417 in russischer, 54 in polnischer, 40 in deutscher, 10 in französischer, 11 in lettischer, 7 in esthnischer, 2 in finnischer, 4 in hebräischer, 7 in armenischer, 3 in georgischer, 4 in tartarischer, 3 in lateinischer Sprache.

---

# IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 34. Berlin, 20. August 1880. Die Bauten im Bereiche der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung I. — Wahrnehmungen im Fernsprechbetriebe. — Verkehrs-Nachrichten. — Personal-Nachrichten. — Diensteinnahmen der Civil-Ruhegehalts-Empfänger im Eisenbahndienste. — Klasseneintheilung der Militärbeamten. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Vermischtes. — Aufgaben für die Postsecretär-Prüfung. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphendienstes. — Redaktions-Schalter. — Feuilleton.

No. 35. Berlin, 27. August 1880. Die Bauten im Bereiche der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung II. — Widerlegung falscher Behauptungen über Beamten-Verhältnisse. — Verkehrs- und Personal-Nachrichten. — Betriebswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphendienstes. — Redaktionsschalter. Feuilleton.

**2) Gäa.** Natur und Leben. 16. Jahrgang. 8. Heft.

Studien zur Experimental-Geologie. — Die vermeintlichen Schwankungen einzelner Theile der Erdoberfläche. — Bemerkungen über die neuen Quellentheorien. — Kritische Beiträge zum Gravitationsproblem. — Das Mikroskop und die Anfänge der Pflanzenanatomie. — Der Einflufs des elektrischen Lichtes auf das Wachsthum der Pflanzen und über einige dabei in Betracht kommende physikalische Sätze. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten.

**3) Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. E. Behm. 1880. VIII.

Die Insel Rodriguez. — Ueber die Möglichkeit eines inneren Handelsweges durch Sibirien. — Die Unterweser von Bremen bis Bremerhaven. — Die afrikanischen Unternehmungen der Internationalen Association. — Die Untersuchungen des dänischen Orlegschuners »Ingolf« in der Dänemarkstrafse 1879. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur.

**4) Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 11. August 1880.

An der Frontera. — Kansas, die Königin des Missourithales. — Von der unteren Donau. — Skizzen aus Aegypten. — Die Chinesen in Kuba. — Nachrichten über den »A. E. Nordenskjöld«. — W. H. Tietkins Forschungsreise nach dem Innern von Südaustralien. — Eine Forschungsreise nach den Molucken und Neuguinea. — Die Kolonien Portugals. — Die Alpen. — Miszellen.

**5) Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, August 1880. 8. Heft.

Vereins-Angelegenheiten: Mitglieder-Verzeichnifs. — Abhandlungen: J. N. Teufelhart, Granfelds Hughes-Perfektor und seine Verwendung zu Zwischenstationszwecken. — Ferd. Kovacevic, das Gegensprechen bei Anwendung zweier Relais. — Dr. Ed. Zetzsche, Elektrische Auslösung mit bedingter Einlösung und elektrischer Kontrole in beiden Signalstellungen. — Das automatische Blocksignal der Union Electric Signal Company. — Elektrische Ausrückung für die Streckwerke der Baumwollspinnereien. — Kleine Mittheilungen. — Besprechung von Büchern. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

**6) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal of the telegraph.** No. 306.

Dr. Siemens' newest electrical results. — The new Leclanché battery. — Improvements in the telegraphic service. — Telephone convention circular.

**The Electrician.** Vol. V. No. 11.

Heat theory of the galvanic current. — The Silvertown improved Poggendorff bichromate battery. — Sixpenny telegramms. — New Submarine cables. — The theory of the telephone. — An electric type composing machine. — Postal telegraphs.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 18.** BERLIN, SEPTEMBER. **1880.**




## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 80. Gewerbe-Ausstellung zu Düsseldorf 1880.

Von Herrn Ober-Postdirections-Secretair Berger in Düsseldorf.

II.

Gehen wir nun über zu dem

Verkehrswesen auf der Ausstellung,

bz. den Transportmitteln für Landwege, Eisenbahnen und Wasserstrafsen.

Die Post- und Telegraphen-Verwaltung zählt nicht zu den Ausstellern, wohl aber zu den »fördernden Kräften«, und zwar nicht zu den unwesentlichsten, denn sie ist schon seit dem 15. April mit ihrem Apparate, einer vereinigten Verkehrsanstalt, »Zweigstelle Düsseldorf 5«, in Wirksamkeit und hat ein besonderes links vom Haupteingange belegenes, recht praktisch eingerichtetes Gebäude inne mit einem Schaltervorraume, einem grofsen Arbeitszimmer, einem entsprechenden Packkammerraume und einem Wachzimmer. Die Dienstgeschäfte verrichten unter gewöhnlichen Verhältnissen zwei Beamte und zwei Unterbeamte. Vom 15. April bis Ende Juni, also in 2 ½ Monaten, wurden bearbeitet:

| | abgehend | ankommend | überhaupt | pro Tag |
|---|---|---|---|---|
| Postsendungen aller Art: | | | | |
| Stück . . . . . | 42 826 | 18 996 | 61 822 | 824 |
| Werth in Mark | 175 644 | 172 542 | 348 186 | 4 642 |
| Telegramme: Stück . . . . . | 2 989 | 1 001 | 3 990 | 53 |
| Worte . . . . . | 35 159 | 11 711 | 46 870 | 625 |

Die Ausstellungs-Zeitung kommt in einer Stärke von mehr als 3 000 Exemplaren zur Einzel-Versendung. Für das Lesezimmer der Ausstellung werden gegen 200 in- und ausländische Zeitungen gehalten.

Von den ausgestellten Verkehrsmitteln erwähnen wir zunächst die in vier Reihen aufgepflanzten Wagen. Die Mehrzahl derselben zeichnet sich durch untadelhafte Arbeit, feine Lackirung, elegante Polsterung und schöne Beschläge aus. Die Beschläge sind meistens von Nickel, vereinzelt auch von Tombak. Der Schrauben-Hemmschuh ist vorherrschend, der weniger praktische Hebel-Hemmschuh findet nur da Anwendung, wo der andere unschön aussehen würde. Ein Wagen von Duisburg (Scheeren & Urban) ist mit einer Sicherheitsvorrichtung zum sofortigen Abschirren durchgehender Pferde versehen. Von dem hinteren Theile der Deichsel geht ein Zugriemen durch das Bockleder zum Kutschersitze. Der Riemen steht mit einer Scharnierklappe an der Deichsel in Verbindung. Das Aufziehen dieser Klappe löst den Deichselkopf mit den Strängen und somit die Pferde vom Wagen ab. Marx in Detmold zeigt einen Wagen mit patentirtem beweglichen Vordergelenke. Durch die angebrachte bewegliche Hülse sollen etwaige Stöfse gemildert werden. Massler & Sohn in Dortmund haben eine neue Erfindung gemacht, die in einer leichten Verstellbarkeit des Wagens besteht. Mittels einer unter dem Wagen befindlichen Schraube kann der Wagen zu einem zwei-, vier- und sechssitzigen, mit und ohne Bedientensitz und Packbrett umgewandelt, überhaupt viermal verstellt werden.

Das Pferdegeschirr ist durchweg geschmackvoll gearbeitet und von gutem Material.

An Pferdestall-Einrichtungen enthält die landwirthschaftliche Abtheilung gebrannte Ziegelsteine und Mettlacher Thonfliesen zur Pflasterung des Bodens; gufseiserne Rinnen sowie ovale gufseiserne Krippen mit Wasserleitung; endlich vorzügliche Raufen und Befestigungen der Halfterkette. Der Stall bleibt trocken und reinlich, Krippen und Raufen sind vor Rost geschützt, das Pferd kann nicht übertreten, und die korbartigen Raufen stehen seitwärts von der Krippe, so dafs das Futter nebeneinander, nicht übereinander zu liegen kommt.

Bei den Pferdestall-Einrichtungen befindet sich auch eine Sammlung von Hufeisen und beschlagenen kranken und gesunden Hufen. Die Sammlung enthält weiter Patent-Schärfevorrichtungen, elastische Stollen, mit Stellschrauben befestigte Steckstollen, nagel- und pyramidenförmige Steckstollen und Schraubstollen; ferner Hufe mit Gummi- (Kautschuk-) Ein- und Unterlagen, sowie mit Strohsohlen.

Erwähnung verdienen auch die vorhandenen Handtransportmittel. Blumhart zu Vohwinkel befafst sich ausschliefslich mit der Fabrikation eiserner einrädriger Handkarren für Erd- etc. Arbeiter, sowie zwei-, drei- und vierrädriger Handfuhrgeräthe aller Art; er betreibt sein Geschäft im Grofsen mit Dampf und versendet seine Fabrikate sogar nach Amerika und Australien. Besonders reich ist die Ausstellung an vorzüglichen Eisenbahn-Betriebs- und Ausstattungsgegenständen. Auf einem grofsen Platze, der zu einem Eisenbahnhofe eingerichtet worden ist, wird der Bahnbau mit Weichen-, Signal- und Uebergänge-Einrichtungen veranschaulicht; an der einen Seite ist die Maschinenhalle mit Lokomotiven, an

der anderen Seite eine Waggonhalle mit Pferdebahn- und Eisenbahnwagen; eine besondere stattliche Halle enthält Erzeugnisse der Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik von van der Zypen & Charlier in Deutz in Verbindung mit der Eisenbahnwagenräder-Fabrik von Gebrüder van der Zypen ebendaselbst.

Die Schwellen sind aus Gufseisen (1 Querschwelle der »Union« 46 m lang, 810 kg schwer), die Schienen aus Bessemerstahl, Axen und Räder aus Tiegel-, Martins- und Bessemerstahl hergestellt. Auf dem Eisenbahnhofe liegen Stahlschienen auf gufseisernen Schwellen. Die Uebergänge sind durch gitterartige, zum Zusammenlegen eingerichtete eiserne Verschlüsse geschützt. Eine im Boden liegende schmale Eisenblechrinne nimmt das Gitter auf; das Auf- und Abrollen geht schnell und leicht von Statten. Von den ausgestellten Signal- und Weicheneinrichtungen ist besonders die von dem Eisenbahnbaumeister Rüppel in Köln erfundene und von dem Ingenieur Büssing in Braunschweig konstruktiv weiter ausgebildete »Central-Signal- und Weichenstellung« zu erwähnen, deren Ausführung der Eisenbahnsignal-Bauanstalt (Max Jüdel & Co.) in Braunschweig unter Reichspatentschutz übertragen worden ist. Die Rheinische Eisenbahn hat den Apparat auf 30 ihrer bedeutendsten Bahnhöfe eingeführt. Die Signal- und Weichenstellung ist im Eisenbahnbetriebe von der allergröfsten Wichtigkeit. Man giebt sich deshalb die erdenklichste Mühe, dafür eine zuverlässige Einrichtung zu gewinnen. Die gedachte scheint sich zu bewähren, denn es sind in kurzer Zeit 18 bedeutende Eisenbahnen mit 110 Apparaten (1 773 Hebeln) dieses Systems ausgerüstet worden.

Die centrale Weichen- und Signalstellung hat in erster Linie den Zweck, Eisenbahnunfälle, welche so häufig durch falsches Stellen der Weichen veranlafst werden, also Zusammenstöfse von Eisenbahnzügen etc. zu verhüten, da die Einrichtung der Apparate, von welchen aus die Weichen und Signale geleitet werden, eine falsche Stellung der Weichen verhindert.

Unter gewöhnlichen Verhältnissen, also ohne centrale Weichen- und Signalstellung, wird jede Weiche und jedes Signal unabhängig von einander an Ort und Stelle vom Weichenwärter bedient, und es hindert ihn nichts, die einmal gegebene Stellung der Weiche oder des Signals in jedem Augenblick zu ändern. Anders verhält es sich, wenn die Weichen und Signale vom Centralapparate aus gehandhabt werden. Mit dem Apparate stehen sämmtliche Weichen und Signale, erstere durch Gasrohrgestänge, letztere durch Drahtzüge, direct in Verbindung, und es ist für jede Weiche und jedes Signal ein besonderer Hebel zum Stellen vorhanden. Sämmtliche Hebel des Apparates sind in ein Abhängigkeitsverhältnifs zu einander gebracht, dergestalt, dafs gefährliche Signale sich ausschliefsen, d. h. wenn ein gewisses Signal gegeben ist, ein anderes, welches mit jenem kollidiren könnte, nicht gegeben werden kann, dafs ferner zwei Signale, in deren Fahrrichtung zwei Züge einander zu gefährden vermöchten, nicht gleichzeitig auf »Fahrt« gestellt werden können, dafs aufserdem für einen bestimmten Zug erst alle diejenigen Weichen in ihrer richtigen Stellung stehen müssen, welche von dem betreffenden Zuge durchfahren werden, und dafs endlich auch solche Weichen, welche in das Fahrgeleis desselben einen anderen Zug einlenken könnten, in abweichende Stellung gebracht werden müssen, bevor das Signal für den ankommenden Zug auf »Einfahrt frei« gestellt werden kann.

Der Dienst im Apparathause wird selbst beim Vorhandensein einer grofsen Anzahl von Weichen und Signalen nur von einem Weichenwärter versehen, und zwar in der Weise, dafs das Stellen der Weichen und das Geben der Signale nach den Anweisungen erfolgt, die dem Wärter auf telegraphischem Wege vom Stationsvorsteher zugehen. Von welcher aufserordentlichen Wichtigkeit dieser Apparat für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist, bedarf keiner weiteren Ausführung.

In der nebenan befindlichen Maschinenhalle finden wir von der Maschinenfabrik Hohenzollern zu Düsseldorf:

1. eine Rangirlokomotive »Glück auf« für Anschlußbahnen von Zechen und industriellen Werken und für Sekundärbahnen mit selbstthätigem Dampfläutewerk ohne Steuerung;

2. eine gekuppelte Tenderlokomotive »Flensburg« für die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn für Vollbahn und Sekundärbetrieb;

3. einen auf der vorgedachten Maschine angebrachten Geschwindigkeitsmesser, Patent Finkbein-Schäfer;

4. eine gekuppelte Tenderlokomotive »Vorwärts« für grofse Geschwindigkeit, gebaut für den Eisenbahn-Omnibusbetrieb der Holsteinischen Marschbahn;

5. eine centrale selbstthätige Kuppelung für Sekundär-, Schmalspur- und Tramwaybahnen.

Es sei uns gestattet, auf die vorstehend unter 3. bis 5. aufgeführten Maschinen näher einzugehen. Selbstthätig arbeitende Mefsapparate in der Richtung auf Entfernung, Zeit oder Thätigkeit haben für jedweden Betrieb hohen Werth, weshalb denn auch der menschliche Scharfsinn in der Neuzeit sich sehr mit der Erfindung derartiger Instrumente abmüht; trägt man doch schon einen Entfernungsmesser in der Westentasche, der genau die zurückgelegten Meter und Kilometer, nach Schritten berechnet, angiebt und auf einem Zifferblatt ablesen läfst. Der von dem Ober-Maschinenmeister Finkbein und dem Maschinenmeister Schäfer zu Saarbrücken konstruirte, von Schäffer & Budenberg hergestellte Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge befindet sich in einem verschliefsbaren mit Glasscheiben versehenen Kasten auf der Lokomotive vor den Augen des Lokomotivführers und steht mittels Laufriemens und einer besonderen kleinen Vorrichtung mit der Lokomotivaxe in Verbindung. Mit der Umdrehung der Axe tritt der Apparat in Bewegung und ein Zeiger giebt an einer von 0 bis 90 gehenden Skala genau an, in welcher Fahrgeschwindigkeit der Zug begriffen ist, ob dabei 40, 50, 60 etc. km in der Stunde durchlaufen werden. Der Apparat markirt solches auch mit einem Bleistifte auf einer entsprechend bedruckten Papierscheibe oder einem ebensolchen Papierstreifen nach Art des Morsestreifens, und zwar nicht allein dies, sondern auch mittels Stiche an einer Seite von je einer, an der anderen Seite von je 5 Minuten die Dauer der Fahrt zwischen den einzelnen Haltepunkten und die Aufenthaltszeit an den letzteren; nicht minder gestattet der Apparat die Feststellung der vom Zuge durchlaufenen Entfernung. Der Nutzen des Apparates besteht darin, dafs die Lokomotivführer sich gewöhnen, zweckmäfsig und richtig zu fahren und die vorgeschriebenen Haltezeiten zu beobachten, und dafs für die Aufstellung der Fahrpläne der erforderliche Anhalt gewonnen wird. Der Apparat wird von einem Beamten bei Beginn der Fahrt verschlossen und nach Beendigung derselben geöffnet. Der Papierstreifen dient zur Kontrole und zu einem bleibenden Fahrtnachweise. So wie diese Apparate dem Eisenbahnbetriebe von grofsem Nutzen sind, so dürften dieselben auch der Dampfschifffahrt grofsen Vortheil bringen, indem sie dem Maschinisten jeden Augenblick die Zahl der Umdrehungen der Maschinenaxe angeben und so ein Kontrolinstrument mehr bieten können. Der Apparat möchte sich ferner auch als Fahrtkontrole für die Eisenbahnpostwagen eignen und nicht minder, natürlich in einer anderen dem Zwecke entsprechenden Einrichtung, zur Feststellung von Postwagenleistungen, beispielsweise bei Packetbestellfahrten, bei denen jetzt eine genaue Leistungsfeststellung überaus schwierig ist.

Bei der unter 4. gedachten Lokomotive sind die Cylinder zwischen die gekuppelten Räder gelegt und die Axen möglichst an die Enden gerückt, wodurch die von überhängenden Massen befreite Maschine eine lange Unterstützungsbasis erhält, aufserordentlich ruhig geht, den Oberbau und sich

selbst schont und sich für eine gröſsere Geschwindigkeit als 30 km pro Stunde vorzüglich eignet. Die Maschine ist auf der Plattform mit Umlauf, an der hinteren Führerhauswand mit Thür und an beiden Enden mit Uebersteigebrücken versehen. Befindet sich auf einer solchen Lokomotive eine Heberlein'sche Bremse, und sind im Gefolge nur Durchgangs- (Interkommunikations-) Wagen, so bedarf es für den Zug nicht vieler Bedienungsmannschaften. Die Holsteinische Marschbahn, die für ein Muster praktischen und billigen Bahnbetriebs angesehen wird, erhält die angegebene Einrichtung; zur Bedienung der Züge auf der gedachten Bahn werden dann nur drei Mann, der Lokomotivführer, ein Schaffner (zugleich Heizer) und der Zugführer erforderlich sein.

Die unter 5. gedachte Wagenkuppelung vollzieht sich bei einem Aneinanderschieben der Wagen von selbst; Wagenpuffer sind entbehrlich. Es drückt sich eine an dem einen Wagen befindliche spitzanlaufende, gleich den Puffern elastische kurze Kolbenstange in einen an dem anderen Wagen befindlichen elastischen Federring. Letzterer schlieſst sich hinter dem Kolben und die Kuppelung ist erreicht. Ein Ruck an einem seitwärts zu handhabenden Hebel löst den Ring und die Verkuppelung, so daſs es des gefahrvollen Eintretens eines Menschen in den Raum zwischen den Wagen nicht bedarf. Die Uebertragung dieses neuen, im kleinen Betriebe sich vorzüglich bewährenden Systems auf Hauptbahnen hat bis jetzt noch Bedenken und Widerstand gefunden, indessen ist die Annahme dieses oder eines ähnlichen Systems der Wagenkuppelung und damit die Einführung einer neuen wesentlichen Verbesserung auch für Hauptbahnen wohl nur noch eine Frage kurzer Zeit.

In der anstoſsenden Waggonhalle stehen drei elegante Pferdeeisenbahnwagen von Herbrand & Cie. in Ehrenfeld und je ein recht gut gebauter Viehwagen und Güterwagen von Goosens bz. G. Talbot & Cie. in Aachen. Ferner finden sich daselbst von der Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik Carl Weyer & Cie. in Düsseldorf-Oberbilk vier Eisenbahnwagen, und zwar:

1. Ein dreiaxiger Personenwagen für die Köln-Mindener Eisenbahn mit einem Kupee I. und vier Kupees II. Klasse auf Preſskohlenheizung und Oelbeleuchtung eingerichtet. Die innere Ausstattung ist die bei den neueren Wagen übliche. In der I. Klasse sind die Sitze behufs Herstellung von Schlafeinrichtungen ausziehbar. In denselben sind auſserdem in den Seitenwänden gepolsterte Klappen angebracht, welche heruntergelegt als Kopfpolster dienen und es so ermöglichen, die ganze Länge der Sitze als Lager zu benutzen. Neu ist eine Vorrichtung zum seitlichen Schmieren der Axschenkel, sowie ferner eine dem Vorsteher der Wagenverwaltung Sürth und Ingenieur v. Aussitz patentirte Vorrichtung, welche ermöglicht, den Wagen zur Erreichung eines ruhigen Ganges durch Abwiegung sämmtlicher sechs Tragfedern gleichmäſsig zu belasten.

2. Ein zweiaxiger Personenwagen mit Bremse für die Rheinische Eisenbahn mit zwei Kupees I. und zwei Kupees II. Klasse auf Preſskohlenheizung und Oelbeleuchtung eingerichtet. Sämmtliche Sitze I. und II. Klasse lassen sich behufs Herstellung von Schlafbetten ausziehen.

3. Ein dreiaxiger Personenwagen mit Bremse für die Berg. Märk. Eisenbahn mit je zwei Kupees I. und II. Klasse, jedes mit Kloset und Waschtoilette. Die Heizung des Wagens geschieht auch hier mit Preſskohlen, die Erleuchtung dagegen mittels komprimirten Gases nach dem System Pintsch. Sämmtliche Sitze sind behufs Herstellung von Schlafeinrichtungen ausziehbar. Die innere Ausstattung des Wagens ist mit Vermeidung alles überflüssigen Aufwandes elegant und den Vorschriften entsprechend. An dem Wagen sind neue Schraubenkuppelungen nach dem Patente des Ober-Ingenieurs Clauſs in Braunschweig angebracht, welche den Zweck haben, die Wagen eines Zuges, namentlich den letzten,

möglichst zu befestigen, weil die Kuppelung auf den Gang der Wagen sehr von Einflufs ist. Je fester die Kuppelung, desto ruhiger ist der Gang.

Von van der Zypen & Charlier sind ausgestellt: acht Eisenbahnwagen (ein neuer Schlafwagen der internationalen Schlafwagengesellschaft wurde noch erwartet), eine Schiebebühne *au niveau* mit elektro-dynamischem Motor, sowie ein Eisenbahnkrahn von 7500 kg Tragfähigkeit mit elektro-dynamischer Maschine (Siemens & Halske), 14 andere Krahnen bis zu 25000 kg Tragfähigkeit, eine Weiche (Wurzelbefestigung), 4 Drehscheiben, 2 Walzen und ein Heberlein'scher Bremsapparat. Von den acht Eisenbahnwagen sind vier Güterwagen, darunter ein besonders beachtenswerther, ohne Wagenkasten, der zum Transport aufsergewöhnlich langer Gegenstände dient. Dieser Wagen, welcher eine Tragfähigkeit von 20000 kg und ein Eigengewicht von 13500 kg hat, ist mit vier Axen versehen, wovon je zwei zu einem beweglichen Untergestelle vereinigt sind, so dafs der Wagen, ungeachtet seiner Länge von etwa 15 m, Strecken mit Kurven gefahrlos durchlaufen kann, weil sich die Untergestelle in dem Mafse drehen, wie die Kurven den Radstand bedingen. Von den Personenwagen sind zwei Interkommunikationswagen mit Eingängen an den Stirnseiten für I. und II. Klasse, bz. III. Klasse nach den Normalien für die Betriebsmittel der Preufsischen Staatsbahnen ausgeführt und für die Unter-Elbe-Eisenbahn bestimmt, während die übrigen beiden Personenwagen mit Seiteneingang für jede Abtheilung eine aufsergewöhnliche Ausstattung erfahren haben. Der eine, ein Prachtstück, für die Bergisch-Märkische Eisenbahn bestimmt, dreiaxig mit Bremse, enthält eine Damen- und eine Herren- (Rauch-) Abtheilung I. Kl. und zwei Abtheilungen II. Kl. In der Damen-Abtheilung ist der Fufsboden parquettirt, mit Smyrnateppichen belegt und mit reizenden runden Fufsunterlagen versehen; die Polster sind von Sammet und die von Ebenholzleisten eingefafsten glattseidenen Tapeten der Seitenwände mit seidenen Handstickereien behangen. Die Decke besteht aus dem feinsten Ebenholzgetäfel, überzogen von Goldstickereien in Seide. Haken, Stangen und Beschläge sind aus Goldbronze hergestellt. In der mit Uhr und Barometer ausgestatteten Rauch-Abtheilung ist die Eleganz nicht minder grofs, nur die Stickereien fehlen, dafür treten die mit der feinsten Ledertapete ausgeschlagenen Wände und die prächtige Decke desto wirkungsvoller hervor. Die Ausstattung der II. Klasse schliefst sich passend an und übertrifft an Schönheit noch bei Weitem die der I. Klasse in anderen, normalmäfsig hergerichteten Wagen. An jeder Abtheilung befindet sich hinter einer schrankartigen, geschnitzten Ebenholzthür ein Kloset mit Toilette. Das Aeufsere des Wagens entspricht seinem Innern. Der Wagen ist auf Gasbeleuchtung (System Pintsch) und Prefskohlenheizung eingerichtet. Die Ventilation mufs eine vorzügliche sein, denn jede Abtheilung hat sieben Luftöffnungen; zwei über jeder Thür, zwei in der Decke neben der fein geschliffenen Flammenkuppel und eine im Toilettenkabinet. Die Ventilationsöffnungen werden gebildet durch nach aufsen trompetenartig sich erweiternde gebogene kurze Rohreinsätze. An der einen Seite liegen die Rohrenden in der Richtung des Zuges, um die frische Luft aufzufangen, an der anderen Seite befinden sich die Rohrenden in der entgegengesetzten Richtung, damit die schlechte Luft leicht abgestofsen werden kann. Beim ersten Blick behagen diese Lufthörner an einem so schönen Wagen nicht recht, dieselben dürften indessen wohl nicht durch eine zweckmäfsigere und zugleich gefälligere Einrichtung ersetzt werden können. Zwischen dem Wagenkasten und dem Untergestelle befinden sich an jeder Seite 19 Gummischichten; diese und die achtblättrigen, fast 2 m langen Axfederlagen verbürgen einen ruhigen Wagengang. Die Speichenräder sind mit Holz ausgefüllt, wodurch das Geräusch der Räder und die Staubaufwirbelung gemildert werden. An den Weyer'schen Personenwagen befinden sich ähnliche Ventilationsöffnungen, an jeder Abtheilung jedoch

nur vier. Die Gummizwischenlagen bestehen bei Weyer aus sechs dreifachen, nach aufsen geschmackvoll hervortretenden Gummischeiben.

Der andere Personenwagen I. Klasse mit Seiteneingängen ist für die Rheinische Eisenbahn bestimmt. Die Einrichtung desselben ist dem vorher beschriebenen ähnlich, die Ausstattung aber minder prächtig.

Die innere Ausstattung der nach den Vorschriften der Staatsbahnen gebauten Interkommunikationswagen ist, abgesehen von dem Durchgange, der der beschriebenen Weyer'schen gleich. In dem Wagen für die I. und II. Klasse ist an jedem der 5 achtsitzigen Abtheilungen eine Verbindungsthür; in dem Wagen III. Klasse, 5 Abtheilungen zu je 10 Sitzen enthaltend, ist nur zwischen der Damen- und Herren-Abtheilung eine Verbindungsthür. Der letztgedachte Wagen zeichnet sich durch sehr bequeme, der Körperlage sich anschliefsende Sitze aus.

Im Allgemeinen ist bezüglich dieser Interkommunikationswagen zu bemerken, dafs dieselben den Reisenden viel Angenehmes bieten und das Zug-Bedienungspersonal weniger Gefahren aussetzen, als dies bei den anderen Wagen der Fall ist. Man hat sich an den auf dem Laufbrett schwebenden Schaffner so gewöhnt, dafs man die Gefahr, in welcher der Mann sich stets befindet, kaum beachtet. Es ist zu bedauern, dafs mit dem Bau von Interkommunikationswagen nicht schneller vorgegangen, vielmehr noch immer die Zahl der Wagen alten Systems vermehrt wird; sind doch erstere allein geeignet, den Reisenden in der Richtung auf ungehinderte Bewegung, gesellschaftlichen Verkehr, Bedürfnifs und Verpflegungs-Einrichtungen allmählich weitere Annehmlichkeiten zu gewähren.

Die Bremseinrichtungen sind gleich der Signal- und Weichenstellung, sowie der Kuppelung für die Bahnverwaltungen Gegenstand besonderer Fürsorge und geben daher fortwährend zu neuen Versuchen und Erfindungen Anlafs, weshalb denn auch ein einheitliches System bis jetzt noch nicht angenommen worden ist. Die Heberlein'sche patentirte automatische Friktionsbremse für Eisenbahnfahrzeuge, welche von van der Zypen & Charlier gezeigt und von dieser im Eisenbahnwagenbau berühmten Firma für Deutschland angefertigt wird, anscheinend auch die meiste Aussicht hat, allgemein eingeführt zu werden, ist darauf berechnet, dafs ihre Handhabung von einem Punkte, und zwar von der Lokomotive aus, bewirkt werden kann, wodurch sich nicht allein die Sicherheit erhöht, sondern auch die Bedienungsmannschaft verringert. Der unschönen Bremserhäuschen mit ihren nicht gerade ungefährlichen Sitzen bedarf es dabei nicht. Es läuft von der Lokomotive bis zum letzten Wagen über den Zug eine Leine, welche in gespanntem Zustande die an einer Stirnseite jedes Wagens niedergehende, oben mit einer kleinen Seilrolle versehene, unten beschwerte Bremsstange hoch hält. Sowohl das Anspannen als Lockern der Leine erfolgt auf der Lokomotive in sehr einfacher Weise mittels Haspels. Wird die Leine vollständig gelockert oder ausgelöst, so fallen sofort alle Bremsen zu, d. h. es sinken die Bremsstangen und dies hat zur Folge, dafs die Bremsklötze mit starker Kraft fest an die Räder gedrückt werden, so dafs ein in einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km pro Stunde begriffener Zug in 20 bis 25 Sekunden zum Stillstande gebracht wird. Man kann die Bremse jedoch auch nach Belieben mehr oder weniger wirken lassen und die Zuggeschwindigkeit, wie dies bei Gefällen wichtig ist, nach Bedarf reguliren. Wird die Leine wieder angespannt, so gehen sogleich alle Bremsen auf. Der Vortheil dieser Bremse beruht nicht allein in ihrer schnellen Wirkung und einfachen Bedienung, sondern vornehmlich auch in dem Umstande, dafs dieselbe im ruhenden Zustande stets geschlossen ist und keine Bewegung des Wagens gestattet. Bei den gewöhnlichen Bremsen ist das Gegentheil der Fall, dieselben hindern also einen vom Zuge sich ablösenden Wagen nicht, so lange in Bewegung zu bleiben, als seine Triebkraft vorhält. Die Heberlein'sche Bremse ist bei der

Reichs-Eisenbahn in Elsafs-Lothringen, bei 11 Preufsischen Staatsbahnen bz. unter Preufsischer Staats-Verwaltung stehenden Bahnen und bei 15 anderen Bahnen, sowie im Lande ihrer Erfindung, Württemberg, im Gebrauch.

Weiter enthält die Ausstellung an Ausstattungsgegenständen für Dampfschiffe sehr beachtenswerthe Nummern.

Wir erwähnen aus der Gruppe IX für Bau- und Möbeltischler den Schiffssalon »im Stile des Empire« von C. Hilgers Sohn in Düsseldorf. Dieser Salon stellt ein niedliches Kabinet dar mit schwellenden Divans an den Seiten. Auf dem Boden liegen Lederteppiche, eine Wand ist von grofsen Spiegeln in Goldrahmen bedeckt und die anderen sind fein getäfelt, mit Goldleisten eingefafst und mit einer Reihe von Figurenpfeilern in Bronze besetzt; die Decke ist leicht gewölbt und die Täfelung derselben mit einem freundlichen Anstriche versehen.

In der Maschinenhalle zieht alle Blicke auf sich eine Schraubenwelle mit Metallbüchsen und aufgezogener Schraube für den Dampfer »Neckar« des Norddeutschen Lloyd aus der Maschinenfabrik von Hamel & Lueg in Düsseldorf. Dieser eine Schiffstheil läfst ahnen, welch ein Kolofs das Ganze sein mufs. Die geschmiedete Schraubenwelle, 9 000 kg schwer, steht ihrer Länge nach aufgerichtet da und strebt gegen das Dach des hohen Raumes. Die daran befindliche gegossene Schraube wiegt 14 000 kg und hat 5,50 m Durchmesser. Die gedachte Fabrik hat ferner für die Kaiserlich deutsche Marine einen Hintersteven von 14 000 kg, 10,20 m hoch und 8,25 m lang, sowie Anker in acht Gröfsen von 10 kg bis 2500 kg Gewicht und für den »Neckar« eine Propellerwelle, 9 000 kg schwer, 8,30 m lang, ausgestellt. In der Maschinenhalle und in der Abtheilung für das Hüttenwesen, sowie bei Krupp finden sich, wie früher angedeutet, Steven, Anker, Ankerketten etc. in grofser Zahl, darunter von Krupp ein Vorsteven für S. M. Schiff »König Wilhelm« von 20 000 kg, eine Schiffskurbelwelle (Doppelkurbelaxe) aus Tiegelstahl für den Norddeutschen Lloyd, 14 000 kg schwer, 7,8 m lang, und eine gleiche der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft gelieferte und von dieser für die Dauer der Ausstellung leihweise zurückgegebene von 11 551 kg, 7,2 m lang, welche von 1872 bis 1877 im Postdampfer »Frisia« auf der Hamburg-Newyorker Linie 66½ Millionen Umdrehungen gemacht und 262 000 Seemeilen durchlaufen hat. Eine andere Doppelkurbelaxe von Krupp hat es bei derselben Gesellschaft auf dem Schiffe »Vandalia« in 9 Jahren auf fast 112 Millionen Umdrehungen und 345 500 Seemeilen gebracht. Von der »Guten Hoffnungshütte« ist ein Buganker für die Panzerkorvette »Stein« von 4 870 kg Gewicht ausgelegt. Es fehlt auch nicht an Schiffsmaschinen und Kesseln mit Sicherheitsvorrichtungen neuester Art.

Ein sehr wichtiger Gegenstand der Schiffsausrüstung, der ferner gezeigt wird, ist der in der Maschinenhalle aufgestellte patentirte Ruder-Kommando-Kontrol- und Sicherheits-Apparat von R. Kilchen in Bielefeld. Derselbe besteht aus zwei miteinander verbundenen Theilen, wovon der eine vom Kommandanten, der andere vom Steuermann zu handhaben ist. Der Kommandant hat seinen Apparat mit Chronometer und Kompas in einem reichlich 1 m hohen, oben mit einer flachliegenden zifferblattartigen Scheibe versehenen Holzcylinder von 40 bis 50 cm Durchmesser an seinem Stande vor sich. Die Scheibe zeigt links »Backbord«, rechts »Steuerbord«, in der Mitte »Mittschiff« mit Gradzeichen und zwei Zeigern. In dem Apparate läuft, von oben sichtbar, ein auf einer Rolle befindlicher, mit entsprechendem Vordruck versehener Papierstreifen. Der Kommandant giebt dem Steuermann Befehl durch Stellen des Hauptzeigers seines Apparats, sei es Backbord, Mittschiff oder Steuerbord. Der Steuermann am Steuerruder hat in einem uhrähnlichen Gehäuse eine gleiche Zifferblattscheibe, aber vertikal, nicht horizontal liegend, vor sich. Das Kommandozeichen des Kommandanten, das

sich dem Steuermanne durch eine bei ihm angebrachte Glocke ankündigt, giebt der Apparatzeiger des Steuermanns gleichmäfsig wieder. Letzterer dreht danach sein Steuer, und dafs dies geschehen ist, läfst ein sowohl auf dem Apparate des Steuermanns, als dem des Kommandanten befindlicher Kontrezeiger erkennen. Nach genauer Ausführung eines Befehls nehmen beide Zeiger genau eine und dieselbe Richtung ein. Der Steuermann kann den Befehl des Kommandanten nicht unrichtig ausführen, d. h. er kann beispielsweise nicht Backbord drehen, wenn Steuerbord befohlen wurde, weil sein Apparat ihm jede andere Richtung, als die befohlene, versperrt. Damit aber auch der Steuermann u. A. selbstständig handeln kann, löst der Kommandant geeignetenfalls die Sperrung aus. Jede Ruderänderung giebt sich dem Kommandanten sofort am Apparate zu erkennen. Auf dem erwähnten Papierstreifen »Registranten« markirt der Apparat ganz genau Zeit und Richtung der Fahrt. Dieser Streifen gewährt daher dauernd einen Nachweis darüber, in welcher Richtung (Grade) und wie lange (Minuten) in jeder die Fahrt des Schiffes stattgefunden hat. Der Apparat, welcher bestimmt ist, ähnlich wie bei der Eisenbahn, die Signal- und Weichenstelleinrichtung, die richtige Ausführung wichtiger Befehle zu sichern und die aus einer Nichtbefolgung derselben leider oft hervorgehenden Verderben bringenden Unglücksfälle unmöglich zu machen, soll bei der Kaiserlichen Marine allgemein eingeführt werden, auch hat die Handelsmarine begonnen, davon Gebrauch zu machen.

Bei Besprechung der mit der Gewerbeausstellung verbundenen Kunstausstellung, der IV. deutschen, sowie der Ausstellung der kunstgewerblichen Alterthümer glauben wir uns auf das Nothwendige beschränken zu sollen, da hierüber schon anderweit ausführliche Berichte veröffentlicht worden sind.

Die Kunstausstellung enthält 884 Gemälde, 114 Aquarelle und Zeichnungen, 86 plastische Darstellungen, 59 Kupferstiche, Radirungen und Holzschnitte, 47 architektonische Entwürfe und 7 Glasgemälde.

Die Kunstgegenstände sind in 17 mit Oberlicht versehenen, geschmackvoll ausgestatteten Sälen von insgesammt 3000 qm Flächeninhalt untergebracht. 4 Hauptsäle liegen der Länge nach in der Mitte der grofsen linken Langhalle des Hauptgebäudes und haben rechts und links je einen Seitensaal. Die übrigen 5 Säle sind Vor- und Nebensäle zu Anfang und zu Ende der Kunstabtheilung. Beim Eintritt in letztere begegnet man zuerst der Plastik, Werken von Begas, Dondorf, Echtermayer, Hartzer, Kaffsack, Reifs, Zumbusch und Anderen. Dann folgen seitwärts des ersten Gemäldesaals Aquarelle und Zeichnungen von Achenbach, Bendemann, Janfsen, Mücke, Oehme u. A.; Kupferstiche, Radirungen und Holzschnitte von Barthelmefs, Eilers, Lindner, dem Düsseldorfer Radirklub, Stang u. A.; architektonische Entwürfe; Glasgemälde.

14 Säle sind fast ausschliefslich mit Oelgemälden besetzt. Zu den Ausstellern der letzteren gehören unter Anderen: Achenbach, Amberg, Angeli, Arndt, Bauer, Becker, Begas, Bendemann, Boser, Burnier, Camphausen, Erdmann, Eschke, Graeb, Hagen, Hoff, Hoffmann, Hünten, Jordan, Knaus, Korneck, Kroener, Lasch, Leu, Lindlar, Max, Meyerheim, Munthe, Morten-Müller, Bengt-Nordenberg, Röting, Schmidt, Schubert, Siegert, Steffeck, Vautier, v. Werner und Wilberg.

Von den Oelgemälden entfallen etwa 110 auf historische, biblische und Legendenstoffe, die übrigen stellen Landschaften, Portraits und Frucht- und Thierstücke dar oder betreffen das Genre.

Zur Aufnahme der Ausstellung kunstgewerblicher Alterthümer (Vorsitzender des Gruppenvorstandes: Professor aus'm Werth aus Bonn) dient ein besonderes Gebäude. Das Aeufsere und die militairische Bewachung desselben lassen auf einen aufsergewöhnlichen und sehr werthvollen Inhalt schliefsen. In der Mitte des Gartens an einem grofsen Bassin, zur Hälfte von Wasser bespült,

erhebt sich gleich einer altdeutschen Burg ein achteckiger Bau, dessen acht hohe Giebel mit Cementziegeln in den Reichsfarben, schwarz, weifs, roth, gedeckt sind. Einem achteckigen Mittelbau mit Kreuzgiebel sind vier gleichgiebelige, um Dachhöhe niedrigere Flügel angefügt, und zwischen diese vier noch niedrigere Seitenausbauten mit angelehntem schrägen Dachwerk eingeschoben. Ein Seitenausbau bildet den Eingang, der gegenüberliegende ist zu einer Kapelle eingerichtet.

Die Ausstellung hat den Zweck, das deutsche Kunstgewerbe des Alterthums, sowie die Entwickelung der kunstgewerblichen Thätigkeit unter Einfügung von Funden aus der Römerzeit, von den ältesten Zeiten ab zu veranschaulichen und daneben in fünf einzelnen Kulturbildern, bestehend in einer gewählten Ausstattung je eines Raumes, eine bis an die Gegenwart heranreichende Geschichte des deutschen Kulturlebens in seinen Hauptformen zu geben. Auf die Ermittelung, Sammlung und Aufstellung der Sachen ist grofser Fleifs verwandt worden. Aus Burgen und Schlössern, Kapellen und Domen, Privatsammlungen und öffentlichen Museen findet sich das kunstgeschichtlich Werthvollste, was der Gewerbefleifs vergangener Zeiten zu kirchlichen und profanen Zwecken hervorgebracht hat, zusammengetragen. Gegenstände ersterer Art sind selbstverständlich vorwiegend. Dieselben bestehen in Altären mit reicher Plastik und feinem Schnitzwerk; in Altargeräthen als Kelchen, Patenen, Ciborien (Pyxis) und Monstranzen; in liturgischen Büchern mit vorzüglich ausgearbeiteten Metall- und Elfenbein-Einbanddecken; in Weihrauchfässern und Schalen; in Kreuzen und Reliquiarien mit Edelsteinen und plastischem Bildwerk; in Leuchtern und Taufgefäfsen; in Grabplatten mit eingravirten bildlichen Darstellungen; in Stuhlwerken, Schreinen, Glasgemälden und Passionsgruppen; in Gewändern mit Stickereien, welche in Form, Farbe und Arbeit bewundernswerth sind, ferner in geschriebenen mit Miniaturbildern und Initialen verzierten Büchern aus dem 9. bis 14. Jahrhundert und endlich in den Vorläufern der Buchdruckerkunst, den Holzstöcken mit bildlichen Darstellungen. Zu den Gegenständen profaner Art gehören Rüstungen, Waffen und Gewehre mit den prächtigsten Zierrathen in Metall und Elfenbein; Thon-, Glas- und Porzellanwaaren, goldene und silberne Tafelgeräthe, Schmucksachen, Teppiche (Gobelins), Fächer und Möbel. Alle diese Gegenstände befinden sich im Mittelbau, einem weiten, hohen, mit einer kuppelartigen Decke abschliessenden Raume, der durch vier im oberen Theile befindliche bemalte Fenster erhellt wird. Von den umlaufenden Galerien hängen Teppiche hernieder, zum Theil sind mit solchen auch die Wände bekleidet. In je einem Raume rechts und links in den Seitenausbauten befinden sich Thonwaaren (Urnen, Krüge, Lampen etc.), darunter die Darstellung des Ganges der Entwickelung der Technik der linksrheinischen Töpferkunst von Caesar, 70 vor Christus, bis zur Gegenwart, ferner steinerne und eiserne Gegenstände, Münzen, Medaillen, römische und fränkische Schmucksachen und Gemmen.

Zu der Sammlung haben u. A. beigetragen: Se. Majestät der Kaiser (Möbel, Tafelgeräthe, Glas- und Porzellansachen), Se. Königliche Hoheit der Prinz Carl von Preufsen und Se. Durchlaucht der Fürst Salm-Reifferscheidt-Dyck (Rüstungen und Waffen), sowie Graf v. Fürstenberg-Herdringen (Goldschmiedearbeiten des Meisters Eisenhuth von 1580).

Zu den Kirchen, welche Schätze hergegeben haben, gehören diejenigen von Cöln, Düsseldorf, Essen, Fritzlar, Herford, Kempen, Limburg a. d. Lahn, Minden i. W., Osnabrück, Trier, Wesel.

Wir schliefsen hiermit unseren Bericht, der selbstverständlich auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen kann und sich der Hauptsache nach auf eine Besprechung der zu dem Verkehrswesen in Beziehung stehenden Ausstellungs-Gegenstände beschränken mufste. Was die Ausstellung sonst Vorzügliches bietet, welche Fülle von neuen Anschauungen sie dem Besucher eröffnet, haben wir nur andeuten

können. Freuen würde es uns, wenn wir trotzdem mit unserem Bericht auch denjenigen Lesern, welchen ein Besuch der Ausstellung nicht vergönnt war, die Ueberzeugung gegeben haben, dafs hier ein Unternehmen gelungen ist, das nicht allein die hohe Entwickelung deutscher Industrie und Kunst gezeigt hat, sondern zweifellos auch für den weiteren Fortschritt auf beiden Gebieten von hervorragender Bedeutung sein wird.

---

## 81. Das portugiesische Post- und Telegraphengesetz vom 7. Juli 1880.

Der Entwurf des neuen portugiesischen Post- und Telegraphengesetzes, dessen auszugsweise Wiedergabe in der No. 10 des Archivs für Post und Telegraphie stattgefunden hat, ist nunmehr von den Cortes ohne wesentliche Aenderungen angenommen und durch den König bestätigt worden.

Das Gesetz, welches fast sämmtliche, mit dem Post- und Telegraphenwesen in Verbindung stehende Verhältnisse in sein Bereich zieht, gewährt einen genauen Einblick in die gegenwärtige Organisation der Post- und Telegraphenverwaltung in Portugal. Da dasselbe Anlafs zu interessanten Vergleichen mit der Postgesetzgebung anderer Länder des Weltpostvereins liefert, so bringen wir nachstehend das ganze Gesetz in Uebersetzung zum Abdruck.

### Titel I.

### Dienst der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme.

### Kapitel I.

Art. 1. Der Dienst der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme umfafst:

1. die Annahme, Beförderung und Bestellung der Briefsendungen;

2. die Landpost;

3. die Ein- und Auszahlung von Postanweisungen und telegraphischen Postanweisungen;

4. die Einkassirung von Quittungen, Wechseln und Schuldverschreibungen für Rechnung von Privaten;

5. die Annahme und Ausführung von Zeitungsbestellungen;

6. die Beförderung der Posten auf Land- und Seewegen und auf Flüssen;

7. die Beförderung von Bestellungen;

8. die Erfüllung postalischer Obliegenheiten, welche aus Verträgen und Konventionen herrühren;

9. die Annahme, Beförderung und Bestellung von Telegrammen und Benachrichtigungen des öffentlichen oder Privatdienstes;

10. die Erleuchtung der Küsten, Sandbänke und Meereshäfen, die Aufstellung von Seetonnen, Baken, Merkzeichen und anderen Seezeichen;

11. die Ueberwachung der Küste und des Meeres, der semaphorischen Stationen, sowohl im Interesse der öffentlichen Sicherheit als zur Sicherung des zollfiskalischen Interesses und der Schifffahrt;

12. die meteorologischen Beobachtungen in den obigen Stationen, die Beförderung der Witterungsberichte und der Angaben über die mittlere amtliche Zeit durch die Schiffe;

13. die amtliche und private Korrespondenz zwischen der See und dem Festlande;

14. das Studium der auf den Post-, Telegraphen- und Leuchtthurmdienst bezüglichen technischen Fragen.

Art. 2. Der Staat hat die nachstehenden Monopole:

1. die Beförderung von brieflichen Mittheilungen, gerichtlichen Prozefsakten und Korrespondenzen jeder Art, welche wie Briefe verschlossen sind;

2. die Einrichtung, Verwaltung und den Betrieb von Telegraphenlinien und von allen pneumatischen, akustischen und anderweiten Mitteln zum schnellen Austausch der Korrespondenz;

3. die Einrichtung von Leuchtthürmen, Baken, Merkzeichen und anderen Seezeichen an Küsten, Sandbänken und Seehäfen;

4. die Herstellung, Ausgabe und den Verkauf von Freimarken, Postkarten, Umschlägen und gestempelten Streifbändern, sowie von allen Formularen, welche Post- oder Telegraphen-Werthzeichen tragen.

Ausgenommen sind:

a) einfache Empfehlungsbriefe und unverschlossene Handschriften, welche Jedermann befördern darf oder durch seine Diener befördern lassen kann;

b) die Briefe, welche bereits eine Postbeförderung erfahren haben;

c) die frankirten Briefe, welche bei der Postanstalt am Ursprungsorte zum Zweck der Stempelung vorgelegt werden;

d) die Briefe, welche zu einer Postanstalt befördert werden sollen;

e) die Briefe, welche durch Privatpersonen im Umkreise des Ortes befördert werden; jedoch ausgenommen der Fall im Art. 85;

f) die Einrichtung schneller postalischer oder telegraphischer Verbindungen im Umkreise einer Niederlassung, eines industriellen Unternehmens oder eines kommerziellen Etablissements;

g) Telegraphenleitungen und andere Mittel zur schnellen Beförderung von Korrespondenzen für den ausschliefslichen Dienst von Unternehmungen oder Individuen, unter zuvoriger Ermächtigung durch die Regierung;

h) die Leuchtthürme, Baken, Merkzeichen und andere Seezeichen, welche auf Kosten von hierzu gehörig ermächtigten Privatpersonen eingerichtet werden.

Art. 3. Von der Beförderung mit der Post sind ausgeschlossen:

1. Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr für die Beamten verbunden ist, oder welche die Korrespondenzen beschädigen können;

2. nicht eingeschriebene Briefe und Packete, welche Geld, Juwelen, Gold, Silber oder Edelsteine enthalten;

3. verschnürte Packete, welche auf den Inhaber lautende Titel oder Werthpapiere enthalten;

4. aus fremden Ländern herrührende Sendungen, welche einem Eingangszoll unterliegende Gegenstände enthalten;

5. diejenigen Gegenstände, welche das durch die Reglements festgesetzte Gewicht und den zulässigen Umfang überschreiten und Privatkorrespondenzen, welche den festgesetzten Bedingungen nicht entsprechen.

Art. 4. Von der Beförderung mittels der Telegraphie sind diejenigen Telegramme ausgeschlossen, welche gegen die Moral oder die Gesetze der öffentlichen Ordnung verstofsen.

§. 1. Die Beförderung solcher Telegramme, auf welche dieser Artikel sich bezieht, kann in jeder Phase des Dienstes aufgehalten werden.

§. 2. Die Gründe der verweigerten Beförderung oder Bestellung werden auf den Urschrifts-Telegrammen vermerkt, welche während der durch die Reglements vorgeschriebenen Zeit in den Archiven verbleiben. Von dem Ganzen wird den Absendern eine Abschrift zugestellt.

§. 3. Die Beförderung amtlicher Telegramme darf nicht verweigert und die Bestellung derselben nicht ausgesetzt werden.

## Kapitel II.

Art. 5. Das Briefporto und die Telegraphentaxen sind nach Mafsgabe der Tabellen 1, 2 und 3 geregelt.

Die Regierung kann die Portosätze und Taxen in Uebereinstimmung mit den internationalen Verträgen und Uebereinkommen ermäfsigen.

Art. 6. Die Regierung wird die Tarife und reglementarischen Vorschriften für die Postsendungen und die telegraphische Korrespondenz des internationalen Verkehrs in Uebereinstimmung mit den bezüglichen Verträgen und Uebereinkommen festsetzen.

Art. 7. Von der Portozahlung sind befreit:

1. für die Hin- oder Rücksendung: Postanweisungen, nicht eingeschriebene Briefe und Packete des öffentlichen Dienstes, welche zwischen den Behörden

des Kontinents des Königreichs, der benachbarten Inseln und der überseeischen Provinzen ausgetauscht werden;

2. für die Rücksendung unbestellbar gewordene bz. aus anderen Gründen zurückzusendende frankirte Briefsendungen;

3. Benachrichtigungen in Betreff des Telegraphendienstes, meteorologische Berichte, welche die mittlere amtliche Zeit anzeigen.

Art. 8. Folgende Gebühren müssen jedoch gezahlt werden:

1. die Einschreibgebühr für Briefe und Packete des öffentlichen Dienstes;

2. bei amtlichen Telegrammen die Gebühr für die Zustellung und Aushändigung.

Die Einschreibgebühr wird im Voraus mittels Aufklebens von Freimarken entrichtet.

Art. 9. Für die verschiedenartigen Taxen unterworfenen Korrespondenzgegenstände, welche zu einem Packet vereinigt sind, wird der höchste Portosatz erhoben.

Art. 10. Die Gebühr für Postanweisungen beträgt 50 Reïs für je 5000 Reïs oder einen Theil von 5000 Reïs.

Art. 11. Die Regierung wird festsetzen:

1. diejenigen Gegenstände, welche in Briefe mit Werthangabe verpackt werden können und den Meistbetrag der Werthangabe für jeden Brief;

2. die Bedingungen der Frankirung der mit der Post bz. mittels des Telegraphen zu befördernden Korrespondenzen;

3. die Bedingungen der Anfertigung, Ausgabe, des Verkaufs, der Gültigkeit und Veränderung der Post- und Telegraphen-Freimarken, der Postkarten, der gestempelten Streifbänder und Umschläge, sowie anderer Franko-Formulare;

4. diejenigen Taxen, welche für die nach der Schlufszeit aufgelieferten Korrespondenzen zu entrichten sind, sowie für die Bestellung und andere postdienstliche Verrichtungen;

5. die Taxen für die Bestellung der Postsendungen, sowie der telegraphischen Korrespondenzen durch besondere Boten;

6. die Bedingungen der Ausgabe, Beförderung, Bestellung, Indossirung, Uebertragung und Verjährung der Postanweisungen;

7. die Taxen, Bedingungen und Zeiten zur Ausführung derjenigen Dienstzweige, welche vor Erlafs dieses Gesetzes noch nicht bestanden hatten;

8. die Bezeichnung derjenigen Beamten, deren Postsendungen portofrei befördert werden;

9. die Bezeichnung derjenigen Beamten, welche zur Aufgabe offizieller Telegramme berechtigt sind.

## Kapitel III.

Art. 12. Der Staat ist verantwortlich:

1. für Einschreibsendungen;

2. für Briefe mit Werthangabe;

3. für die durch die Reglements näher bestimmten Gegenstände.

Art. 13. Im Falle der Unterschlagung, des ganzen oder theilweisen Verlustes eines eingeschriebenen Briefes oder Packets wird gezahlt:

1. dem Absender des eingeschriebenen Briefes oder Packetes, ohne Werthangabe, 9000 Reïs;

2. dem Absender eines Briefes mit Werthangabe der in Verlust gerathene Betrag.

§. 1. Der Werth derjenigen Papiere, welche einem veränderlichen Kurse unterworfen sind, wird nach den offiziellen Notirungen der Börse zu Lissabon am Tage der Einlieferung festgesetzt, oder, wenn dieser ein Feiertag war, nach den Notirungen vom nächst vorhergehenden Tage;

§. 2. die Reglements werden diejenigen Fälle festsetzen, in welchen eine Erstattung der Telegrammgebühren einzutreten hat.

Art. 14. Der Staat tritt in die Rechte der Absender der Briefe mit Werthangabe ein, sobald der in Verlust gerathene Betrag erstattet ist; die Absender sind gehalten, vor der Ersatzleistung genaue Aufklärungen zum Zweck von Nachforschungnn bezüglich der in Verlust gerathenen Werthe abzugeben.

Art. 15. Die Verantwortlichkeit des Staates ist ausgeschlossen:

1. wenn der Verlust des eingeschriebenen Briefes oder Packetes in einem Lande erfolgt ist, welches nicht durch Uebereinkommen oder Vertrag die Verpflichtung zur Ersatzleistung übernommen hat;

2. wenn der Verlust auf die Nachlässigkeit des Absenders zurückzuführen ist;

3. wenn bewiesen wird, dafs die Werthangabe unrichtig oder zu einem zu hohen Betrage erfolgt ist;

4. in Fällen höherer Gewalt, sowie im Falle eines Bürgerkrieges oder eines Krieges mit fremden Mächten, bei Bränden, Schiffbruch und anderen ähnlichen Vorfällen.

Art. 16. Der Anspruch auf Schadenersatz für in Verlust gerathene Werthe verjährt nach einem Jahre, vom Tage der Einlieferung ab gerechnet.

Art. 17. Der Staat ist nicht verantwortlich:

1. für die Folgen der unrichtigen Beförderung und Aufnahme von Telegrammen und der Verzögerung bei der Beförderung, Empfangnahme und Bestellung der Postsendungen und Telegramme;

2. für das Abhandenkommen von Korrespondenzen, mit Ausnahme der im Art. 13 vorgesehenen Fälle;

3. für Werthgegenstände, welche in nicht eingeschriebenen Briefen oder Packeten enthalten sind;

4. für Dienstleistungen, welche nicht durch das gegenwärtige Gesetz und die zugehörigen Reglements vorgesehen sind.

## Kapitel IV.

Art. 18. Ein unbestellbar gewordener Brief wird geöffnet, aber nicht gelesen.

§. 1. Wenn die Briefe Dokumente oder Werthgegenstände enthalten, kann sogleich der Name des Unterzeichners und der Ort, von wo dieselben datirt sind, gelesen werden.

§. 2. Die unbestellbar gewordenen Gegenstände werden folgendermafsen behandelt:

a) die nicht zurückgeforderten Briefschaften werden vernichtet;

b) die Journale, Drucksachen, Muster, Werth- und solche Gegenstände, welche nicht haben ausgehändigt werden können, gleichviel, ob sie in Korrespondenzen enthalten waren oder nicht, werden verkauft;

c) die Geldbeträge, welche für Rechnung dritter eingezogen, aber nicht innerhalb 5 Jahre abgefordert worden sind, verfallen dem Staate. Während dieses Zeitraumes werden dieselben bei der General-Depositenkasse verwahrt.

§. 3. Die Reglements werden in denjenigen Fällen Bestimmung treffen, welche in diesem Artikel nicht vorgesehen sind.

Art. 19. Die Urschriften, sowie die Abschriften der Telegramme, die Papierstreifen und ähnliche Gegenstände werden während der durch die Reglements festgesetzten Zeit aufbewahrt.

Art. 20. Das Brief- und das Telegraphen-Geheimnifs ist unverletzlich, welches auch immer die öffentliche Gewalt sei, welche Auskunft verlangt, oder welcher Grund oder Vorwand angeführt wird.

Art. 21. Keine der Post- und Telegraphenverwaltung fremde Behörde kann bei derselben einschreiten, ausgenommen den Fall, dafs das Einschreiten derselben durch Beamte jener Verwaltung verlangt worden wäre, wegen der entweder durch oder gegen Beamte der Postverwaltung verübten Verbrechen.

Art. 22. So lange die Postsendungen nicht zu Händen des Empfängers gelangt sind, gehören dieselben dem Absender.

Der Absender von Postsendungen hat das Recht, dieselben zurückzuziehen oder in der Beförderung und Bestellung aufzuhalten, nachdem er seine Identität nachgewiesen hat.

Art. 23. Die Urschriften der Telegramme dürfen nur dem Absender vorgezeigt werden, nachdem er seine Identität dargethan hat. Nur der Absender, der Empfänger oder deren legitimirte Vertreter können in der reglementsmäfsigen Frist authentische Abschrift der abgesandten und empfangenen Telegramme erhalten, mit der

Ausnahme, dafs der Empfänger Abschrift solcher Telegramme nicht erhält, welche während der Beförderung angehalten worden sind.

## Titel II.

## Eintheilung der Verwaltung und Personal.

### Kapitel V.

Art. 24. Der Dienst der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme wird einer General-Direction, welche unmittelbar dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt ist, übertragen.

Der Sitz der General-Direction ist in Lissabon.

Art. 25. Die General-Direction wird eingetheilt in ein Secretariat, vier Abtheilungen und eine Rechnungskammer, mit welcher ein Schatzamt verbunden ist. Der äufsere Dienst ist den Administrationen, Directionen und Stationen anvertraut.

Der Dienst des Secretariats, der Rechnungskammer und Abtheilungen wird nach Mafsgabe der Tabelle 4 vertheilt und kann von der Regierung zu jeder Zeit, je nachdem der Dienst dieses erfordert, umgestaltet werden.

Art. 26. Das Personal der General-Direction besteht aus:

1 General-Director,
1 Secretair,
1 Kassirer,
1 Schatzmeister,
1 Magazin-Verwalter,
1 Zeichner,
3 ständigen Hülfsbeamten.

Post-Abtheilung:

1 Inspektor,
2 Abtheilungschefs,
8 Offiziale 1. Klasse,
8 Offiziale 2. Klasse,
18 Aspiranten 1. Klasse.

Telegraphen-Abtheilung:

1 Inspektor,
2 Abtheilungschefs,
6 Offiziale 1. Klasse,
6 Offiziale 2. Klasse,
18 Aspiranten 1. Klasse.

Die Regierung wird auf Vorschlag des General-Directors:

1. das Personal, von welchem in diesem Artikel die Rede ist, auf die Abtheilungen und Sektionen nach Mafsgabe des dienstlichen Bedürfnisses vertheilen;

2. Beamte des technischen Personals des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bezeichnen, wenn solche zur Ausführung aufserordentlicher Arbeiten im Dienst der Telegraphen und Leuchtthürme nöthig sein sollten.

Art. 27. Der General-Director hat die oberste Leitung des Dienstes der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme; derselbe erhält seine Aufträge unmittelbar vom Minister der öffentlichen Arbeiten, er korrespondirt mit ihm und mit allen übrigen Behörden.

Er wird in Behinderungsfällen durch den ältesten Inspector vertreten, und wenn keiner mit solcher Priorität vorhanden ist, durch denjenigen, welcher die meisten Dienstjahre im öffentlichen Dienst zurückgelegt hat.

Art. 28. Der General-Director ist in jeder Beziehung den anderen General-Directoren im Ministerium der öffentlichen Arbeiten gleichgestellt.

Art. 29. Der Kompetenz des Postinspectors gehört, unter Leitung des General-Directors, an:

1. die Leitung des postalischen Theiles der praktischen Unterweisung;

2. die Aufstellung von Plänen für die auf den Postdienst bezüglichen Lehrkurse;

3. das Studium der Verbesserungen, welche im Postdienst angewendet werden können, insbesondere innerhalb des Geschäftskreises der stabilen und ambulanten Postanstalten, beim Postenlauf, bei der Bestellung und den Methoden der Auswechselung der Korrespondenzen;

4. die Ausarbeitung von Entwürfen, Reglements und Instruktionen zur Ausführung des Postdienstes;

5. die Beaufsichtigung und Wahrung des Kasseninteresses bezüglich des inneren Postdienstes;

6. die Beaufsichtigung und Wahrung des Kasseninteresses bezüglich des äufseren Dienstes, die Revision der Administrationen, Directionen, Stationen und ambulanten Posten in den durch die Reglements vorgeschriebenen Zeiträumen und in der festgesetzten Art und Weise;

7. die Untersuchnng der Versehen, welche bei Ausführung des Postdienstes begangen worden sind.

Bei Ausübung des Aufsichtsdienstes können alle zum Besten des Postdienstes erforderlichen aufserordentlichen Mafsregeln getroffen werden; dem General-Director ist über dieselben sogleich Rechenschaft zu geben.

Art. 30. Der Kompetenz des Inspectors der Telegraphen und Leuchtthürme gehört, unter Leitung des General-Directors, an:

1. die Leitung der praktischen Unterweisung für den Dienst der Telegraphen und Leuchtthürme und des Experimentkabinets;

2. die Aufstellung von Plänen für die auf den Telegraphen- und Leuchtthurmdienst bezüglichen Bewerbungen;

3. das Studium der Verbesserungen, welche im Telegraphendienst, bei der Erleuchtung der Küsten und Seehäfen angewendet werden können, sowie die Ausführung von Versuchen bezüglich des Lichtes und der Elektricität;

4. die Ausarbeitung von Entwürfen, Reglements und Instruktionen, welche zur Ausübung des Telegraphen- und Leuchtthurmdienstes erforderlich sind;

5. der technische Theil des Telegraphen- und Leuchtthurmdienstes;

6. die Beaufsichtigung und Wahrung des Kasseninteresses bezüglich des inneren Dienstes der Telegraphen und Leuchtthürme;

7. die Beaufsichtigung und Wahrung des Kasseninteresses bezüglich des äufseren Dienstes in den Zeiträumen und in der Weise, welche durch die Reglements vorgeschrieben worden sind.

Auf den Telegrapheninspector findet gleichmäfsig die Bestimmung im einzigen Paragraph des vorhergehenden Artikels Anwendung.

Art. 31. Neben der General-Direction wird ein Rath gebildet, welcher besteht aus dem General-Director als Vorsitzenden, den Inspectoren, den Abtheilungschefs der General - Direction, dem Kassirer und dem Secretair des Rathes.

§. 1. Wenn der Rath Gegenstände technischer Natur behandelt, so werden die Ingenieure im Dienste der General-Direction, welche ihren Wohnsitz in Lissabon haben, zur Theilnahme berufen.

§. 2. Der Rath wird in jedem Monat eine ordentliche Sitzung und aufserordentliche Sitzungen, je nachdem solche einberufen werden, abhalten.

Art. 32. Der Rath wird gehört mit berathender Stimme:

1. bei Auferlegung von Disciplinarstrafen;

2. bei Ernennungen, Beförderungen und Versetzungen in den Ruhestand;

3. bei Vorschlägen aus der Initiative der General-Direction zum Zwecke der Aenderung der Gesetzgebung;

4. beim jährlichen Etatsentwurf über Einnahmen und Ausgaben für die Posten, Telegraphen und Leuchtthürme;

5. bei Aufstellung oder Aenderung der Reglements oder der Methoden des Dienstes;

6. bei Licitationen und Verträgen zum Ankauf von Materialien, sofern der Betrag 200 000 Reïs übersteigt;

7. bei Licitationen und Verträgen zur Fortschaffung der Posten, wenn der jährliche Betrag 100 000 Reïs übersteigt;

8. bei Einrichtung neuer Stationen, Aenderung der Klassificirung und Verlegung derselben;

9. bei Bewilligung von Patenten für Postschiffe;

10. bei Gegenständen, über welche bei der Regierung oder dem General-Director Beschwerde geführt worden ist.

Eine Abschrift des Sitzungsprotokolls des Rathes oder eines Theiles des Protokolls werden der bezüglichen Vorlage beigefügt, wenn es sich um Gegenstände handelt, welche der Genehmigung der Regierung unterliegen.

## Kapitel VI.

Art. 33. Der Kontinent des Königreichs und die angrenzenden Inseln werden in zwei große telegraphisch-postalische Bezirke eingetheilt:

Der erste Bezirk besteht aus den Distrikten von Beja, Castello Branco, Evora, Faro, Leiria, Lisboa, Portalegre, Santarem, Angra, Funchal, Horta und Ponta Delgada.

Der zweite Bezirk umfaſst die Distrikte von Aveiro, Braga, Bragança, Coimbra, Guarda, Porto, Vianna, Villa Real und Vizen.

Art. 34. Der Dienst dieser groſsen Bezirke wird durch zwei Departements geleitet, welche die Bezeichnung »Administrationen der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme« führen. Die erste hat ihren Sitz in Lissabon, die zweite in Porto.

Art. 35. Der Dienst der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme wird in jedem Verwaltungsdistrikt durch eine Behörde mit der Bezeichnung »Direction der Posten und Telegraphen« geleitet.

Einziger Paragraph. In den Distrikten Lissabon und Porto wird der Dienst der Directionen durch die Administrationen versehen.

Art. 36. Die Post- und Telegraphendirectionen, mit Ausschluſs derjenigen zu Lissabon und Porto, werden in zwei Klassen eingetheilt, nämlich in 10 erster und 9 zweiter Klasse.

§. 1. Die Directionen 1. Klasse werden durch Offiziale 1. Klasse, diejenigen 2. Klasse durch Offiziale 2. Klasse verwaltet.

§. 2. In den Distrikten von Lissabon und Porto werden die Administratoren ihre Funktionen mit denjenigen der Directoren vereinigen.

Art. 37. Der Sitz einer jeden Post- und Telegraphendirection ist in der Hauptstadt des betreffenden Distrikts.

Die Regierung kann den Sitz der Direction nach irgend einem Punkte des Distrikts verlegen, wenn die Beschaffenheit des technischen Dienstes dieses nothwendig macht.

Art. 38. Der Post- und Telegraphendienst an denjenigen Orten des Landes, an welchen keine Directionen sich befinden, wird durch Stationen versehen.

Art. 39. Die Stationen werden in fünf Klassen eingetheilt:

Zur 1. Klasse gehören: Diejenigen, welche mehr als 400 abgehende, ankommende oder durchgehende Telegramme täglich bearbeiten, oder welche jährlich mehr als 300 000 Stück postalischer Privatkorrespondenzen vertheilen;

zur 2. Klasse: die Auswechselungsstellen für die internationale Korrespondenz, ferner diejenigen, welche mehr als 100, aber weniger als 400 Telegramme täglich bearbeiten; diejenigen, welche jährlich von 100 000 bis 300 000 Stück postalischer Privatkorrespondenzen zur Vertheilung erhalten; diejenigen, welche wichtige technische Centralstellen, oder Centralstellen für die Korrespondenzen anderer Stationen sind;

zur 3. Klasse: wichtige technische Centralstellen zweiter Ordnung; diejenigen, welche von 40 bis 100 Telegramme täglich zu bearbeiten haben; diejenigen, welche jährlich weniger als 100 000, aber mehr als 30 000 Stück postalischer Privatkorrespondenzen zur Vertheilung erhalten; diejenigen, welche wichtige Centralstellen für den Austausch der Briefpackete mit anderen Stationen sind; diejenigen in den Distrikts-Hauptstädten, sofern sie nicht Stationen 1. oder 2. Klasse sind; die Succursalen in Lissabon und Porto;

zur 4. Klasse: diejenigen Stationen, welche nur während eines gewissen Zeitraumes im Jahre geöffnet sind; diejenigen, welche weniger als 40 Telegramme täglich zu bearbeiten haben; diejenigen, welche mehr als 6 000 und weniger als 30 000 Stück postalischer Privatkorrespondenzen jährlich zur Vertheilung erhalten;

zur 5. Klasse: diejenigen, welche weniger als 6 000 Stück postalischer Privatkorrespondenzen jährlich zur Vertheilung erhalten; diejenigen, welche wegen ihrer geringen telegraphischen Bedeutung nicht in die vorhergehende Klasse aufgenommen werden können; diejenigen, welche in irgend einer Staats-Eisenbahnstation eingerichtet worden sind; diejenigen, welche nur mit

dem Postdienst Befassung haben und anderen Stationen direct und unmittelbar untergeordnet worden sind.

Art. 40. Die Regierung regelt die Zahl, den Sitz, die Klasse und die Vorrechte der Stationen und schreibt den Modus der Handhabung des Annahme-, Beförderungs- und Bestellungsdienstes vor, wobei im Auge behalten wird:

1. dafs jeder Hauptort eines Distrikts mindestens eine Post- und Telegraphenstation erhält;

2. dafs in jedem Kirchspiel mindestens ein Briefkasten vorhanden ist und eine tägliche Bestellung und Absendung stattfindet;

3. dafs die Stationen 1., 2., 3. und 4. Klasse durch Beamte der Verwaltung bedient werden;

4. dafs die Stationen 5. Klasse von nicht der Verwaltung angehörigen Individuen männlichen oder weiblichen Geschlechts bedient werden, entweder ohne Vergütung oder gegen eine vom Staate, von Administrativ-Körperschaften oder von Privaten zu zahlende Vergütung; es ist gestattet, diesen Dienst mit irgend welchen anderen, mit demselben verträglichen öffentlichen Funktionen zu verbinden;

5. dafs Stationen 5. Klasse in Staats-Eisenbahnstationen eingerichtet und beide Dienste unter demselben Chef vereinigt werden können.

Art. 41. Auf allen Eisenbahnlinien über 100 km Länge werden Bahnposten eingerichtet.

Art. 42. Die Bahnposten sind Eigenthum des Staates; die Erwerbung, Unterhaltung und Reparatur geschieht auf Kosten des Fiskus.

Art. 43. Die Fortschaffung der Bahnposten und die Beförderung der nothwendigen Beamten geschieht gratis auf allen Eisenbahnlinien, selbst wenn sie nicht Eigenthum des Staates sein sollten.

Art. 44. Es unterliegen der Sorge

1. des Staates: die in den Distrikts-Hauptstädten, dem Palaste der Cortes, den Königlichen Residenzen, den Kriegsplätzen, die bei den Divisions-Kommandos und an militärisch wichtigen Orten, bei den Zoll- und fiskalischen Aemtern, sowie bei anderen Staats-Etablissements, die an der Küste für den semaphorischen Dienst und an den technischen Centralstellen des Telegraphendienstes hergerichteten, sowie alle sonstigen Leitungen und Stationen, welche nicht auf Antrag von Administrativ-Körperschaften oder von Privaten errichtet worden sind;

2. der Administrativ-Körperschaften: die auf Antrag derselben in solchen Orten errichteten Leitungen und Stationen, welche nicht unter den im vorhergehenden Absatz erwähnten einbegriffen sind;

3. der Privaten: die auf Antrag derselben für den öffentlichen oder privaten Dienst errichteten Linien und Stationen.

Art. 45. Administrativ-Körperschaften zahlen dem Staate für jede auf ihren Antrag eingerichtete Telegraphenstation oder Post- und Telegraphenstation einen Betrag von 150000 Reïs (675 Mark) jährlich, wenn ein Lokal und die Ausstattungsgegenstände durch die Körperschaft geliefert und die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes für Rechnung des Staates bewirkt werden.

§. 1. Der Staat wird für Rechnung der Körperschaften die erforderlichen Leitungen zur Verbindung der Stationen mit dem allgemeinen Telegraphennetz herstellen.

§. 2. Die Leitungen und Stationen, von welchen dieser Artikel handelt, fallen gegen Entschädigung an den Staat zurück, sobald die Körperschaften aufhören, dieselben zu unterhalten.

§. 3. Die Administrativ-Körperschaften haben sich der Einmischung in den Dienst der Leitungen und Stationen, welche sie subventioniren, zu enthalten.

§. 4. In die Verwaltung des Staates können diejenigen Stationen übergehen, deren festgestellte Einnahmen in drei auf einander folgenden Jahren die Betriebskosten um 50000 Reïs (225 Mark) überstiegen haben.

Art. 46. Der Bau und der Betrieb der Stationen und Leitungen, sowie die Verbindung mit dem Netze des Staates, welche auf Antrag von Privaten errichtet sind, stehen zu Lasten der Konzessionare.

Der Betrieb dieser Stationen ist den Reglements, Instruktionen und der

fiskalischen Ueberwachung der General-Direction unterworfen; die letztere kann mit den Konzessionaren besondere Verträge über den Modus des Betriebes abschliefsen.

Kapitel VII.

Art. 47. Die Administration in Lissabon besteht aus zwei Abtheilungen.

Der Dienst dieser Abtheilungen und ihrer Sektionen ist durch Tabelle 5 geregelt; die Regierung kann denselben jederzeit nach Mafsgabe der Erfordernisse des Dienstes ändern.

Art. 48. Das Personal dieser Administration setzt sich zusammen aus:

1 Administrator,
1 Pförtner,
1 Hülfspförtner,
18 ständigen Arbeitern,
8 Dienern.

Postabtheilung:

1 Abtheilungschef,
12 Offiziale 1. Klasse,
16 Offiziale 2. Klasse,
57 Aspiranten 1. Klasse,
1 Aufseher.

Telegraphenabtheilung:

1 Abtheilungschef,
3 Offiziale 1. Klasse,
3 Offiziale 2. Klasse,
48 Aspiranten 1. Klasse,
35 Aspiranten 2. Klasse,
23 Hülfsaspiranten,
1 Aufseher.

Die Regierung kann auf Vorschlag des General-Directors gestatten, dafs in Fällen höherer Gewalt die in diesem Artikel erwähnten Aspiranten zeitweilig zum Dienst bei der General-Direction berufen werden können.

Art. 49. Die Administration in Porto wird in zwei Abtheilungen eingetheilt:

Der Dienst dieser Abtheilungen und ihrer Sektionen ist durch Tabelle 6 geregelt; die Regierung kann denselben jederzeit nach Mafsgabe des dienstlichen Bedürfnisses ändern.

Art. 50. Das Personal dieser Administration besteht aus:

1 Administrator,
6 ständigen Arbeitern,
4 Dienern.

Postabtheilung:

1 Abtheilungschef,
4 Offiziale 1. Klasse,
6 Offiziale 2. Klasse,
20 Aspiranten 1. Klasse,
1 Aufseher.

Telegraphenabtheilung:

1 Abtheilungschef,
3 Offiziale 1. Klasse,
2 Offiziale 2. Klasse,
28 Aspiranten 1. Klasse,
16 Aspiranten 2. Klasse,
10 Hülfsaspiranten,
1 Aufseher.

Bezüglich dieses Artikels findet die Bestimmung im einzigen Paragraphen des Art. 48 gleichfalls Anwendung.

Art. 51. Die Beamten der Bahnposten erhalten zu den ihnen erwachsenden Kosten die in Tabelle 9 festgesetzten Beihülfen.

Art. 52. Das Personal für den Dienst der Posten und Telegraphen aufserhalb der Distrikte Lissabon und Porto besteht aus:

10 Offizialen 1. Klasse,
17 Offizialen 2. Klasse,
70 Aspiranten 1. Klasse,
160 Aspiranten 2. Klasse,
32 Hülfsaspiranten.

Die Aspiranten können durch den General-Director zeitweilig im Dienste der Distrikte Lissabon und Porto unter den im einzigen Paragraphen des Art. 48 angeführten Beschränkungen beschäftigt werden.

Art. 53. Das untere Personal für den Dienst der Posten und Telegraphen auf dem Kontinent des Königreichs und den angrenzenden Inseln besteht aus:

120 Distribuidores 1. Klasse,
(Kartirungs- und Bestellbeamte.)
113 Distribuidores 2. Klasse,
37 Distribuidores 3. Klasse,
200 Distribuidores 4. Klasse,
21 Haupt-Leitungs-Aufsehern,
24 Leitungs-Aufsehern 1. Klasse,
100 Leitungs-Aufsehern 2. Klasse,
100 Hülfs-Leitungs-Aufsehern.

§. 1. Die Distribuidores 1. Klasse versehen den Postdienst in Lissabon, diejenigen 2. Klasse den Telegraphendienst in Lissabon und den Postdienst in Porto, diejenigen 3. Klasse den Telegraphendienst in Porto, diejenigen 4. Klasse den Post- und Telegraphendienst in den anderen Orten des Königreichs.

§. 2. In jedem Bezirke soll ein Haupt - Leitungs - Aufseher vorhanden sein.

§. 3. Der General-Director wird das Personal, von welchem dieser und der vorhergehende Artikel handelt, den Bedürfnissen des Dienstes entsprechend auf die verschiedenen Stationen vertheilen.

Art. 54. Zur Mitwirkung im Dienst bei den Stationen kann die Regierung Ermächtigung ertheilen, Aushülfen weiblichen Geschlechts zu ernennen.

Art. 55. Das Personal für den semaphorischen und elektro-semaphorischen Dienst besteht aus:

10 semaphorischen Beamten 1. Klasse,
10 semaphorischen Beamten 2. Klasse,
12 semaphorischen Hülfsbeamten,
16 Seewächtern.

Art. 56. Das Personal für den Dienst der Leuchtthürme besteht aus:

10 Leuchtthurmbeamten 1. Klasse,
20 Leuchtthurmbeamten 2. Klasse,
25 Hülfs-Leuchtthurmbeamten.

Art. 57. Die Regierung wird jährlich im Etat die Zahl der Aspiranten, semaphorischen Beamten, Seewächter, Leuchtthurmbeamten, weiblichen Aushülfen, Distribuidores, Leitungs - Aufseher, ständigen Arbeiter und Diener vorsehen, welche je nach der Entwickelung des Dienstes den bereits im Dienst befindlichen Beamten hinzutreten sollen.

Art. 58. Die Vertheilung des semaphorischen Personals und des Leuchtthurm-Personals liegt dem General-Director ob.

(Schlufs folgt.)

## 82. Internationaler Schutz der unterseeischen Telegraphenkabel.

Das vor Kurzem erschienene dritte Jahresheft der Genter „*Revue de droit international*“ enthält eine längere, von Louis Renault, Professor des Völkerrechts an der Pariser Universität, verfafste Abhandlung über den internationalen Schutz der unterseeischen Telegraphenkabel, aus welcher wir, mit Rücksicht auf das mit diesem Gegenstande verbundene fachmännische Interesse, unseren Lesern Folgendes im Auszuge hier mittheilen.

Die Frage, in welcher Weise es zu erreichen sei, die aufserhalb staatlicher Hoheit befindlichen unterseeischen Telegraphenanlagen gegen fahrlässige oder absichtliche Beschädigungen, insbesondere aber gegen Zerstörung bei Ausführung kriegerischer Operationen rechtlich zu schützen, ist bereits vielfach der Gegenstand eingehender Erörterung gewesen. Namentlich ist der Gedanke eines völkerrechtlichen Schutzes dieser kostbaren, mancherlei Gefahren ausgesetzten Anlagen wiederholt in Anregung gekommen.

Der erste Anstofs zur Erörterung dieser Frage ging bekanntlich von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika aus, welche gegen Ende des Jahres 1869 den Mächten den Entwurf zu einem Vertrage vorlegte, inhalts dessen die absichtliche Zerstörung von unterseeischen Kabeln, im Frieden sowohl als auch im Kriege, für Seeräuberei erklärt werden sollte; die einzelnen Staaten sollten sich verpflichten, Gesetze zu erlassen, nach denen die Urheber solcher Beschädigungen als Seeräuber zu verfolgen und zu bestrafen wären. Die bezügliche internationale Konferenz, welche nach dem Vorschlage der Union in Washington zusammentreten sollte, ist indefs nicht zu Stande gekommen.

Ferner haben sich die auf Grund des Artikels 15 des Petersburger inter-

nationalen Telegraphenvertrages abgehaltenen Telegraphen-Konferenzen wiederholt mit der Frage beschäftigt. Auf der Konferenz zu Rom (1871) hatte zunächst der norwegische Bevollmächtigte den Antrag gestellt, dafs zur Ausarbeitung eines Vertragsentwurfes zum Schutze der unterseeischen Telegraphenleitungen eine Kommission ernannt werde. Der Antrag wurde indefs zurückgezogen, da die Mehrzahl der Delegirten von der Ansicht ausging, dafs derselbe über den Rahmen technisch-administrativer Vereinbarungen hinausgehe und auf politisches Gebiet übergreife. Gleichwohl wurde von dem auf besagter Konferenz anwesenden Vertreter der *New-York-New-Foundland-London Telegraph Company*, M. Cyrus Field, eine Denkschrift vorgelegt, worin nicht allein für die Tiefseekabel, sondern auch für die Land-Telegraphenlinien absolute Sicherheit vor Zerstörungen im Kriege gefordert wurde. Der Denkschrift war ein Brief von Samuel Morse beigefügt, in welchem letzterer an die Konferenz das dringende Ersuchen richtete, durch ihr Votum dem Verlangen Ausdruck zu geben, dafs »die Telegraphie im Kriege, wie im Frieden, zu Wasser und zu Lande, als eine geheiligte Sache angesehen und durch einmüthiges Einverständnifs gegen jede Zerstörung und Beschädigung geschützt werde.« Die Konferenz sprach sich darauf dahin aus, dafs die Frage allerdings wichtig genug erscheine, um den Regierungen zur Berücksichtigung empfohlen zu werden. Auch ertheilte der Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Italien die Zusage, dafs ein bezügliches Konferenzvotum durch Vermittelung seiner Regierung auf diplomatischem Wege den übrigen Regierungen mitgetheilt werden würde. Aus einem auf der Petersburger Telegraphen-Konferenz (1875) von dem Delegirten Italiens erstatteten Rechenschaftsberichte geht hervor, dafs diese Mittheilung zwar stattgefunden, dafs indefs nur eine Regierung die Field'sche Denkschrift einer Erörterung unterzogen habe.

Im Weiteren ist die Behandlung der Telegraphenanlagen während des Krieges auf der im Jahre 1874 in Brüssel abgehaltenen internationalen Konferenz, deren Berathungen sich bekanntlich auf das von der russischen Regierung vorgelegte Projekt einer Kodifikation des Völkerrechts im Kriege erstreckten, wenn auch nur beiläufig, in Erwägung gezogen werden. Im Artikel 6 des bezüglichen Entwurfs war nämlich in Betreff der Rechtsverhältnisse der Kriegführenden unter einander zum Ausdruck gebracht, dafs die Okkupationsarmee berechtigt sein solle, alles bewegliche Eigenthum, welches geeignet sei, zu Kriegszwecken zu dienen (auch das im Besitze von Privatgesellschaften u. s. w. befindliche) mit Beschlag zu belegen. Unter den einer solchen Beschlagnahme unterliegenden Gegenständen waren speciell auch die Landtelegraphen erwähnt. Wie ferner am Schlusse des betreffenden Artikels hervorgehoben, sollte das mit Beschlag belegte Material beim Friedensschlusse zurückgegeben und die etwaige Entschädigung geregelt werden. In der Kommissionssitzung hatte der dänische Delegirte die Erklärung abgegeben, dafs seine Regierung sich das Recht vorbehalte, in Betreff der unterseeischen Kabel einen Vorschlag einzubringen; auch sprach, wie aus dem Sitzungsprotokoll hervorgeht, die Kommission den Wunsch aus, dafs die Regierungen die Frage in Betreff der unterseeischen Kabel in Erwägung ziehen möchten. Nach der darauf von der dänischen Regierung in der Plenarsitzung abgegebenen Erklärung wünschte dieselbe neben den Landtelegraphen noch die sogenannten Küstenkabel *(câbles d'atterrissage)* aufgeführt zu sehen, um den letzteren denselben, freilich etwas beschränkten, Schutz zu gewähren, welcher nach dem Vertragsprojekte den Landtelegraphen zu Theil werden sollte. Von einer Diskussion über diesen Gegenstand wurde indefs abgesehen; der Entwurf beschränkte sich darauf, im Artikel 13 jede Zerstörung oder Beschlagnahme feindlichen Eigenthums zu untersagen, welche nicht durch den Kriegszweck gebieterisch gefordert werde.

In neuerer Zeit endlich hat sich das „*Institut de droit international*“ mit

der in Rede stehenden Frage eingehend beschäftigt. Dasselbe beauftragte in der im Jahre 1878 zu Paris abgehaltenen Sitzung eine besondere Kommission mit der Ausarbeitung von Vorschlägen darüber, wie den unterseeischen Telegraphenlinien von internationaler Bedeutung in Zeiten des Friedens sowohl wie des Krieges ein wirksamer Schutz beizulegen sei. Die von der Kommission abgegebenen Vorschläge gelangten in der Sitzung, welche im September 1879 zu Brüssel stattgefunden hat, zur Berathung. Die aus letzterer hervorgegangenen Beschlüsse sprachen sich im Wesentlichen wie folgt aus. Es würde als ein grofser Nutzen zu erkennen sein, wenn die verschiedenen Staaten sich übereinstimmend dafür erklärten, dafs die Zerstörung oder Beschädigung von Telegraphenkabeln auf offener See als eine Verletzung des Völkerrechts anzusehen sei, und wenn gleichzeitig bestimmte Festsetzungen darüber getroffen würden, welche Handlungen in gedachter Beziehung als strafbar zu gelten hätten und welche Strafbestimmungen in den einzelnen Fällen in Anwendung zu bringen wären. Zur Ergreifung des Schuldigen bezw. des der That Verdächtigen sollten, unter den durch die Staatsverträge näher festgestellten Bedingungen, die Kriegsschiffe aller Nationen berechtigt sein, jedoch mit der Verpflichtung, den Betreffenden an die Behörden seines Heimathlandes auszuliefern, um die gerichtliche Bestrafung herbeizuführen. In Kriegszeiten sollten die zwischen neutralen Staaten bestehenden unterseeischen Telegraphenverbindungen unverletzlich sein. In denjenigen Fällen, wo die Unterbrechung von Kabelleitungen sich als eine nicht zu umgehende kriegerische Mafsnahme ergäbe, sollte man sich auf die zur Verhinderung der gegenseitigen telegraphischen Verständigung unbedingt nothwendigen Mittel beschränken und im Uebrigen verpflichtet sein, die Beseitigung der zu diesem Zwecke getroffenen Vorkehrungen unmittelbar nach Einstellung der Feindseligkeiten herbeizuführen.

Gegenüber diesen, unter den verschiedensten Formen zu Tage getretenen Bestrebungen nach völkerrechtlichem Schutze der unterseeischen Telegraphenanlagen geht die Abhandlung auf eine nähere Untersuchung darüber ein, ob und inwieweit die in Frage kommenden Vorschläge Berücksichtigung verdienen, und ob insbesondere die Verwirklichung des Gedankens, jenen Anlagen auch in Kriegszeiten völkerrechtlichen Schutz angedeihen zu lassen, als erreichbar anzusehen sei.

Was zunächst den Schutz der unterseeischen Kabel in Friedenszeiten betrifft, so kommt, wie der Verfasser ausführt, in Betracht, dafs die Gesetzgebung der meisten Staaten zwar Bestimmungen enthalte, welche die mit Vorsatz oder aus Fahrlässigkeit verursachten Beschädigungen der dem Telegraphenverkehr dienenden Anlagen mit Strafe bedrohen; diese Strafbestimmungen beziehen sich indefs, soweit dem Verfasser bekannt, ausschliefslich auf die innerhalb des Gebietes eines bestimmten Staates befindlichen Telegraphenanlagen; für die aufserhalb des Herrschaftsbereiches der einzelnen Staaten liegenden Telegraphenverbindungen, insbesondere für die in der Tiefe des Meeres ruhenden Kabel, sind strafrechtliche Normen oder sonstige Schutzbestimmungen*) nicht vorhanden, obschon der enorme Werth, welchen diese letzteren Anlagen repräsentiren, sowie die an deren Betriebsfähigkeit sich knüpfenden wichtigen Interessen einen solchen Schutz in hohem Grade wünschenswerth erscheinen lassen. Gleichwohl giebt die in dem oben erwähnten Vorschlage der amerikanischen Union enthaltene juristische Fiktion, die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung unterseeischer Telegraphenkabel für Seeräuberei zu erklären, Renault zu mancherlei Bedenken Anlafs. Namentlich würde nach seiner Ansicht bei

*) Auch das internationale Telegraphen-Reglement spricht sich nur dahin aus, dafs die Verwaltungen an dem Schutze der internationalen Leitungen und der unterseeischen Kabel sich innerhalb der Grenzen ihres Wirkungskreises betheiligen sollen.

Verbrechen der gedachten Art das für Seeräuberei in Anwendung kommende Strafmafs (Todesstrafe) in keinem richtigen Verhältnifs zu der Strafbarkeit der Handlung stehen; es hiefse, so gerechtfertigt auch eine strenge Bestrafung erscheine, von einem Extrem in das andere verfallen, wenn man den bisher straflosen Kabelzerstörer mit dem Seeräuber auf gleiche Stufe stellen und als „*hostis generis humani*" behandeln wollte. Hierbei ist zutreffend darauf hingewiesen, dafs es England, trotz seines grofsen Einflusses, nicht einmal gelungen sei, zu erreichen, dafs der Sklavenhandel mit der Piraterie auf gleiche Linie gestellt werde; für die Annahme des amerikanischen Vorschlages wäre also ohnehin gar keine Aussicht vorhanden. Zudem komme in Betracht, dafs das amerikanische Projekt ausschliefslich gegen absichtliche Beschädigungen von unterseeischen Leitungen gerichtet sei; wenn ein wirksamer Schutz der Seekabel erreicht werden solle, müssen unzweifelhaft fahrlässige Beschädigungen derselben ebenfalls, selbstredend in geringerem Mafse, mit Strafe bedroht werden.

Der französiche Jurist schliefst sich daher, was die Unverletzlichkeit der unterseeischen Kabel in Friedenszeiten anlangt, dem bereits erwähnten Votum des „*Institut de droit international*" an, wonach jede Beschädigung derartiger Anlagen auf hoher See als eine Verletzung des Völkerrechts anzusehen und nach Mafsgabe einer zwischen den Staaten zu treffenden näheren Vereinbarung mit Strafe zu belegen sei.

Für den Fall des Krieges hält jedoch Renault die aus dem Vertragsprojekte der amerikanischen Union sich ergebenden und, wie bereits gezeigt, auch von anderer Seite als wünschenswerth bezeichnete Unverletzlichkeit bz. vollständige Neutralisirung der unterseeischen Kabel nicht für praktisch ausführbar. Wenngleich ein bei Weitem dringenderes Bedürfnifs vorliege, die internationalen Telegraphenverbindungen vor den Wechselfällen des Krieges zu schützen, als vor den Eventualitäten, denen dieselben im Frieden ausgesetzt seien, so komme andererseits in Betracht, dafs dem Schutze der Telegraphenanlagen während des Krieges sich ungleich gröfsere Schwierigkeiten entgegenstellen, als in Zeiten des Friedens. In erster Linie bleibe zu berücksichtigen, dafs die Telegraphie nicht, wie so häufig hervorgehoben werde, ausschliefslich dazu berufen sei, den Anforderungen des friedlichen Verkehrsbedürfnisses zu genügen, dieselbe bilde vielmehr gleichzeitig auch einen wesentlichen Faktor der modernen Kriegführung, über dessen hohe Bedeutung die Ereignisse der letztverflossenen beiden Jahrzehnte keinen Zweifel mehr bestehen lassen: sie diene im Kriege als wirksame Waffe des Angriffs sowohl wie der Vertheidigung. Man werde daher kaum verhindern können, dafs im eintretenden Falle auch die unterseeischen Kabel seitens der kriegführenden Parteien, in deren Machtbereich dieselben gelangen, nach Kriegsrecht behandelt werden.

Als durchaus zutreffend bezeichnet Renault die vom Dr. P. D. Fischer in dem — auch an anderen Stellen der Abhandlung mehrfach zitirten — Werke »Die Telegraphie und das Völkerrecht« vertretene Auffassung:

»So lange kriegführende Mächte die Telegraphie als Waffe zur Erreichung ihrer kriegerischen Zwecke benutzen, bleibt der Vorschlag, die Telegraphie während des Krieges zu neutralisiren, nichts als ein frommer Wunsch, der praktisch keine gröfseren Aussichten auf Verwirklichung hat, als die Idee des Abbé de St. Pierre über die Herstellung eines ewigen Weltfriedens. So bestechend auch der Gedanke ist, den Telegraphenanlagen diejenige Unverletzlichkeit beizulegen, welche den Ueberbringern von Botschaften durch die älteste Sitte des Völkerrechts zuerkannt ist, so leuchtet doch ohne Weiteres ein, das der Telegraph, so lange er zu Kriegszwecken benutzt wird, auf die völkerrechtlichen Privilegien der Herolde und Gesandten keinen Anspruch erheben kann.«

Selbst diejenigen unterseeischen Kabel, welche die Gebiete kriegführender Staa-

ten mit neutralen Staaten verbinden, würden nach Ansicht Renault's gegen die Wechselfälle des Krieges nur in beschränktem Umfange, und namentlich nur unter der Bedingung zu schützen sein, dafs gegen die mifsbräuchliche Anwendung der Leitungen zu Kriegszwecken ausreichende Garantien geboten werden. In letzterer Hinsicht seien von Dr. Fischer in der erwähnten Schrift folgende beachtenswerthe Vorschläge gemacht worden.

Entweder übernehmen die Kriegführenden selbst den Betrieb der zu neutralen Staaten hinüberführenden Kabel und lassen die Bedienung derselben durch eine aus Beamten der beiden Parteien gleichmäfsig zusammengesetzte Kommission bewirken. (Die Vollziehung einer derartigen Mafsnahme setzt voraus, dafs die Kriegführenden unmittelbar bei Ausbruch der Feindseligkeiten zu einem gemeinschaftlichen Vorgange sich einigen, und dafs den beiderseitigen Beamten während des Krieges die Anwesenheit auf feindlichem Gebiete gestattet wird.) Oder, was vielleicht vorzuziehen wäre, die Kriegführenden übergeben während der Dauer des Krieges die in ihren Gebieten landenden internationalen Kabel der Verwaltung durch Neutrale; diese Verwaltung könnte durch Beamte zweier neutraler Staaten geführt werden, von denen jede kriegführende Partei einen auszuwählen hätte; auf diese Weise würde den Kriegsmächten eine ausreichende Bürgschaft für die unparteiische Handhabung des internationalen Dienstes geboten werden.

Jedoch auch innerhalb dieser Schranken würden nach Renault's Ansicht die Schwierigkeiten, welche der Neutralisirung der unterseeischen Kabel entgegenstehen, nicht vollkommen gehoben sein. Bei aller Unparteilichkeit würde man nämlich die Beförderung von Telegrammen nicht verhindern können, welche scheinbar eine ganz unverfängliche friedliche Bestimmung haben, gleichwohl aber in verabredeter Sprache werthvolle Mittheilungen über militairische Operationen etc. in sich schliefsen. Der Verfasser der Abhandlung gelangt sonach, in Uebereinstimmung mit dem oben erwähnten Beschlusse des „*Institut de droit international*“, zu der Ansicht, dafs für den Kriegsfall das Projekt eines völkerrechtlichen Schutzes der unterseeischen Telegraphenkabel als praktisch durchführbar nur in Ansehung solcher Kabel zu erachten sei, welche neutrale Staaten miteinander verbinden.

Dem Vernehmen nach wird das völkerrechtliche Institut in seiner nächsten Sitzung, welche schon im Laufe dieses Jahres zu Oxford stattfinden soll, mit dieser hochwichtigen Frage sich noch weiter beschäftigen.

---

## 83. Ein Braunschweigischer General-Erb-Postmeister des 17. Jahrhunderts und dessen Wohnhaus in Braunschweig.

Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Celle (geb. 1624, gest. 1705), der Vater der unglücklichen, unter dem Namen Herzogin von Ahlden bekannten Prinzessin Sophie Dorothea, geschiedenen Gemahlin des nachherigen Königs Georg I. von England, wurde — so erzählt man — während seines letzten Aufenthalts zu Venedig im Jahre 1658 eines Abends auf dem Markusplatze von einem zwar ärmlich, aber reinlich gekleideten Knaben durch bittenden Blick um eine Gabe angesprochen. Der freigebige Fürst warf in den vom Knaben ihm entgegengehaltenen Hut ein Goldstück. Ueberrascht von dem grofsen Werthe der Gabe reichte der Knabe dem Herzoge das Gold mit den Worten zurück: »Der Herr wird sich geirrt haben.« »Ist es Dir zuviel,« erwiderte lächelnd der Fürst, »nun so wechsle und gieb das Uebrige heraus.« Der Knabe sprang davon, der Herzog aber bestieg mit seinen Begleitern eine für ihn bereit stehende Gondel und vergafs unter den Eindrücken der ihn fesselnden Umgebung des Vorfalls. Als einige Tage später der Herzog, dessen mann-

hafte Persönlichkeit und leutseliges Wesen die öffentliche Aufmerksamkeit in der Dogenstadt erregt hatte, wiederum auf dem Markusplatze sich zeigte, kam plötzlich jener Bettlerknabe zum Herzoge gelaufen, stellte demselben die für das Goldstück eingewechselte Münze zu und bat nun nochmals um ein Almosen. Erstaunt über diese Ehrlichkeit liefs der Herzog sich in ein Gespräch mit dem Knaben ein, wobei dieser in solchem Grade Treuherzigkeit und gesundes Urtheil bekundete, dafs der Herzog Veranlassung nahm, über dessen Lebensverhältnisse auf zuverlässigem Wege nähere Nachricht einzuziehen. Es ergab sich, dafs der Knabe der verarmten, adligen Familie Capello Capellini, genannt Stechinelli, entstammte, bei seiner verwittweten Mutter mit zwei jüngeren Geschwistern lebte, deren äufsere Noth er durch Einsammeln von Gaben bei angesehenen Fremden abzuhelfen versuchte, hierbei aber stets eine gewisse anstandsvolle Bescheidenheit zu bewahren wufste. Der Herzog liefs den Knaben nun öfter zu sich kommen, und dieser erwarb durch die Geschicklichkeit, welche er als ortskundiger Führer des Fürsten an den Tag legte, dessen volle Zuneigung, die durch folgendes Ereignifs noch erhöht wurde. Es hatten nämlich zwei heruntergekommene Venetianer — aus welchem Grunde ist nicht näher bekannt — einen Anschlag auf das Leben des Herzogs gemacht. Sie verabredeten, den Fürsten entweder mit dem Stilet oder durch Gift aus der Welt zu schaffen. Der dem Herzoge treu anhängende Stechinelli hatte das Gespräch der Banditen belauscht, eilte zum Fürsten, setzte ihn von der drohenden Gefahr in Kenntnifs und verhinderte dadurch das beabsichtigte Verbrechen. Solchen Dienst vergafs ihm Georg Wilhelm nimmer. Er nahm den Knaben, unter Zustimmung von dessen Mutter, bei Rückkehr nach seiner Residenzstadt Hannover mit sich, liefs ihn aufs Sorgfältigste erziehen und unterrichten und behielt ihn nach abgeschlossenen Studien in seiner Nähe. Denn der geistig begabte Stechinelli erwies dem Herzoge sich dankbar durch grofsen Eifer und unverbrüchliche Treue in allen Geschäften, welche ihm anvertraut wurden. Zu diesen gehörten nicht allein jene langwierigen, verwickelten Erbtheilungsverhandlungen, welche zwischen den damaligen drei Linien des Gesammthauses Braunschweig stattfanden, sondern auch die Vereinbarung, welche Stechinelli im Namen des Herzogs mit Venedig wegen des von Hannover nach dem von den Türken bedrohten Kandia gesandten Hülfskorps abschlofs. Die erfolgreichen Dienste seines Günstlings belohnte der Herzog, indem er Stechinelli von Würde zu Würde erhob und ihn mit mancherlei Privilegien begnadigte. Endlich wurde der schon früher zum Landdrosten ernannte umsichtige und unternehmende Mann im Jahre 1678 mit dem General-Erb-Postmeisteramt in den Braunschweigischen Landen von dem Gesammt-Fürstenhause belehnt. Die Wirksamkeit Stechinelli's in dieser Stelle dauerte aber nur kurze Zeit. Es konnte nicht fehlen, dafs die Auszeichnungen, welche dem aus niederem Stande emporgekommenen Italiener von einem deutschen Reichsfürsten zu Theil wurden, den Neid des landsäfsigen Grundadels erregte. In den Kreisen der Braunschweigischen Fürstenhöfe wurde bald für unangemessen befunden, einen Ausländer zu einem Erbamte zu berufen, auf dessen Würde, nach damaligen Begriffen, nur ein den Adelsgeschlechtern des Landes Entstammter Anspruch erheben konnte. So geschah es, dafs Stechinelli im Jahre 1682 das Lehn mit lehnsherrlicher Genehmigung an den Freiherrn Franz Ernst v. Platen verkaufte, welcher auch die neue Belehnung erhielt. Stechinelli erfreute sich aber nach wie vor der Gnade des Herzogs Georg Wilhelm, der die Dienste seines in steter Treue ihm ergebenen Beamten im Weiteren dadurch anerkannte, dafs auf Verwendung des Herzogs Kaiser Leopold am 11. Juni 1688 »den Drost Franzesko Maria Capellini, genannt Stechinelli, mit: von Wickenburg in den Reichsadelstand erhob.« Stechinelli starb 1702 auf seiner 1678 von der Familie von Bewensen erkauften Besitzung Wickenberg bei Winsen an der Aller im Amte Celle. Die vielfachen Geschäfte, welche Stechinelli in

Angelegenheiten seines Fürsten an dem Hofe des seit 1671 in Braunschweig residirenden Herzogs Rudolf August zu führen hatte, veranlafsten ihn häufig, längere Zeit in Braunschweig zu weilen. Hier verkaufte er das an der Ecke des Altstadtmarktes und der Breitenstrafse belegene Krauthaupt'sche Haus, sowie das angrenzende Grundstück des Kannengiefsers Giesecke, liefs die alten Gebäude niederreifsen und erbaute im Jahre 1690 das stattliche, massive, jetzt Altstadtmarkt No. 8 stehende Eckhaus im Renaissancestyl. Zum Zeichen und zur Erinnerung an seine in Armuth verlebte Kindheit liefs der Bauherr an dem neuen Wohngebäude die spitzen Giebel der aus weifsem Sandstein geformten Rahmen der Fenster abwechselnd mit einem Stern und einer Rosette, sowie mit dem Bettlerhut verzieren. Das Gebäude hat nach dem Altstadtmarkte zu zwölf, nach der Breitenstrafse sechszehn Fenster. Das Stechinelli'sche Wappen, welches in seinen beiden Feldern den Hut und die Rosette zeigt, ist über dem an der Breitenstrafse befindlichen Portale in Stein angebracht. Unter demselben steht in Stein gehauen: »Francisco Maria Capelini Sticknelle 1690.« Das nach dem Altstadtmarkte gelegene Hauptportal ist im Barockstyl ausgeführt und in seinen Einzelheiten bemerkenswerth.

Wie an die Herkunft des Erbauers die Aufsenseite des Hauses durch plastische Darstellung des Bettlerhuts erinnert, so liefs Stechinelli sich in stolzer Demuth als einstiger venetianischer Bettlerknabe lebensgrofs in Oel malen und das wohlgelungene Bild an einer leicht in die Augen fallenden Stelle im Treppen-Aufgange des Hauses befestigen. Hier befindet sich das Bild nach einer in jüngster Zeit vorgenommenen Auffrischung der Farben und Erneuerung der Umrahmung noch jetzt.

Nur kurze Zeit verblieb das Grundstück im Besitze der Familie Stechinelli. Bereits der Sohn und Erbe des Erbauers, welcher am Wolfenbüttel'schen Fürstenhofe eine Stellung hatte, diese aber 1716 freiwillig aufgab und nach Wien auswanderte, verkaufte das Haus. Mehrfach wechselten im Laufe der Zeit seine Besitzer, bis dasselbe vor einigen Jahren von dem jetzigen Eigenthümer, Kaufmann Ernst Blume, käuflich erworben wurde.

Auf der an der Ecke des Hauses im dritten Stocke befindlichen Konsole, über welcher die Steinfigur eines herausspringenden Löwen angebracht ist, liefs im Jahre 1869 der ehemalige Besitzer des Hauses die Statue eines Bettelknaben aufstellen, zu welcher das vorerwähnte Oelbild als Modell dem Bildhauer gedient hat. So wird das Andenken an die erste Lebenszeit des bis zu seinem Tode durch Ehrenhaftigkeit des Charakters und treue Pflichterfüllung sich auszeichnenden Mannes in sichtbaren Zeichen dauernd erhalten.

## 83. Oeffentliches Fuhrwesen und Dampfschiffe in Berlin im Jahre 1878.

Es liegt uns der kürzlich im Verlage von Leonhard Simion in Berlin erschienene sechste Jahrgang des Statistischen Jahrbuchs der Stadt Berlin vor; derselbe enthält die Statistik des Jahres 1878.

Das umfassende hochinteressante Werk, welches den verdienstvollen Director des statistischen Büreaus der Stadt Berlin, Richard Böckh, zum Verfasser hat, zerfällt in 12 Hauptabschnitte, nämlich: I. Bevölkerung, II. Naturverhältnisse, III. Grundbesitz und Gebäude, IV. Oeffentliche Fürsorge für Strafsen und Gebäude, V. Handel und Industrie, VI. Verkehr, VII. Versicherungswesen und Anstalten für Selbsthülfe, VIII. Armenwesen, Wohlthätigkeit und Krankenpflege, IX. Polizei, Rechtspflege, Gefängnisse, X. Anstalten und Vereine für Unterricht und Bildung, XI. Religionsverhältnisse, XII. Oeffentliche Lasten und Rechte.

Das Buch wird für jeden aufmerk-

samen Leser eine Quelle reicher Belehrung sein. Den Lesern des »Archivs für Post und Telegraphie« möchten im Anschlufs an die in einer früheren Nummer gebrachte Abhandlung über die reichseigene Posthalterei in Berlin die nachstehenden Mittheilungen aus dem VI. Abschnitt, und zwar aus dem Kapitel über »Oeffentliches Fuhrwesen und Dampfschiffe« besonders willkommen sein.

### A. Pferde-Eisenbahn.

Von den für den Personenverkehr in Betracht kommenden Beförderungsmitteln nehmen die Pferde-Eisenbahnen, obschon sie die jüngsten derartigen Einrichtungen sind, unbestritten den ersten Platz ein.

Es bestanden im Jahre 1878 in Berlin drei Pferde-Eisenbahn-Gesellschaften, nämlich die Berlin-Charlottenburger-, die Neue Berliner- und die Grofse Berliner Pferde-Eisenbahn. Die Geleiselänge aller Pferdebahnlinien belief sich Ende des Jahres auf 126609 m, während die Gesammt-Bahnlänge 87 149 m betrug.

1. Die Berlin-Charlottenburger Pferde-Eisenbahn hatte mit ihren Linien Berlin-Charlottenburg, Charlottenburg-Westend und Berlin-Zoologischer Garten eine Länge von 12 261 m; in 38 grofsen und 11 kleinen Personenwagen wurden mit 209 Pferden in 226 004 Fahrten 3 374 747 Personen (gegen 3 231 165 Personen im Jahre 1877) befördert und dafür im Ganzen 701 624 M. vereinnahmt. Es entfielen mithin auf jede Fahrt durchschnittlich 15 Personen und 3,10 M. Einnahme. Auf der Hauptlinie Berlin-Charlottenburg stellte sich die Einnahme für jede Fahrt mit 22 Personen auf 4,86 M.

2. Die beiden Linien der Neuen Berliner Pferde-Eisenbahn, Berlin-Weifsensee und Alexanderplatz-Frankfurter Thor, hatten eine Länge von 7 525 m; es wurden in 88 490 Fahrten 970 183 Personen befördert und dafür 135 237 M. vereinnahmt. Auf die einzelne Fahrt kamen mithin durchschnittlich 11 Personen und 1,53 M. Einnahme.

3. Die Grofse Berliner Pferde-Eisenbahn, bei Weitem die wichtigste für den inneren Verkehr der Stadt, hatte — aufser der erst am 31. Dezember eröffneten Strecke Hafenplatz-Kronenstr. — nachstehende 12 Strecken im Betriebe: Gesundbrunnen-Rosenthaler Thor, Eisenbahnstrafse-Behrenstrafse, Spittelmarkt-Treptow, Kreuzberg-Dönhofsplatz, Behrenstrafse-Kreuzberg, Pankow-Schönhauser Thor, Rixdorf-Dönhofsplatz, Tempelhof-Dönhofsplatz, Charlottenburg-Monbijouplatz (über Moabit), Brandenburger Thor-Moabit, Tegeler Chaussee-Weidendammer Brücke und die Ringbahn. Sämmtliche Strecken hatten eine Länge von 67 363 m, auf die Ringbahn, von welcher 1878 die Schlufsstrecke zwischen dem Landsberger Thor und dem Ausgangspunkte in der Neanderstrafse (Brückenstrafse Ecke), also die Verbindung durch die Postbezirke Berlin *NO.*, *O.* und *SO.*, noch nicht erbaut war, entfällt eine Länge von 10 540 m.

Befördert wurden von der Grofsen Berliner Pferde-Eisenbahn im Jahre 1878 28 200 000 Personen und dafür 3 725 878 M. vereinnahmt, gegen das Vorjahr ein Zuwachs von 2 700 000 Personen und 192 394 M. Einnahme. Auf jede einzelne Fahrt kommen hiernach durchschnittlich 26 Personen und 3,58 M. Einnahme.

An Betriebsmaterial besafs die Gesellschaft 246 Wagen, und zwar 173 zweispännige — davon 86 mit Verdecksitzen — und 73 einspännige Wagen, sowie 1 073 Pferde. Die Gesammtsumme der zurückgelegten Strecken betrug über 5 000 000 km.

Abgesehen von den Personen, welche Abonnementskarten gelöst hatten, wurden an den Wochentagen des Jahres im Ganzen befördert:

| | | |
|---|---|---|
| Sonntags . . . | 3 744 059 | Personen |
| Montags . . . | 4 242 768 | - |
| Dienstags . . . | 3 982 794 | - |
| Mittwochs . . . | 3 887 945 | - |
| Donnerstags . . | 3 807 851 | - |
| Freitags . . . | 3 648 032 | - |
| Sonnabends . . | 3 862 556 | - . |

Der stärkste Verkehr an einem einzelnen Tage fand Dienstag, den

11. Juni mit 116 937 Personen, der schwächste Sonntag, den 27. Januar mit 53 104 Personen statt; die gröfste Einnahme entfiel dagegen mit 18 386 M. auf Sonntag, den 21. Juli, die kleinste mit 7 006 M. auf Freitag, den 11. Januar.

Auf sämmtlichen Linien der genannten drei Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaften kamen 339 Betriebsstörungen, davon in 224 Fällen durch Zusammenstofs mit Strafsenfuhrwerk, und 67 Unglücksfälle vor. Von den verletzten 67 Personen waren 32 Fahrgäste, 3 Betriebsbeamte und 32 andere Personen, von welchen letzteren 3 starben. 52 dieser Unglückfälle sind angeblich durch eigenes Verschulden der Verunglückten herbeigeführt.

### B. Dampfschiffe.

Die Berliner Dampfschifffahrt-Gesellschaft, welche den Verkehr auf der Oberspree von der Jannowitzbrücke in Berlin bis Köpenick vermittelt, hatte im Betriebe 6 Dampfer zu 16 und 6 Dampfer zu 8 Pferdekräften. Dieselben beförderten zusammen 261 972 Personen und legten zurück 129 000 km. Die stärkste Frequenz fand im Monat Juni mit 67 714 Personen statt. Vom 15. Dezember 1877 bis 13. März 1878 war die Schifffahrt durch den Frost unterbrochen.

### C. Droschken und Omnibus.

Am Ende des Jahres 1878 waren vorhanden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 375 | Droschken I. Kl. mit | 2 350 | Pferden |
| 3 185 | - II. - | 6 200 | - |
| 284 | Thorwagen mit . | 450 | - |
| 182 | Omnibus mit . . | 1 250 | - . |

Von den Droschken waren 405 mit 380 Pferden Eigenthum der Aktien-Gesellschaft für öffentliches Fuhrwesen.

Als Omnibusbesitzerin kommt besonders in Betracht die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft.

Die von den Wagen der Gesellschaft befahrenen 15 Linien hatten eine Länge von 179 km. Durchschnittlich waren täglich 143 Wagen, im Jahre also 52 202 Wagen im Gange, welche in 447 570 Doppeltouren eine Strecke von über 4 400 000 km zurückgelegt haben. Personen wurden befördert innerhalb der Wagen 6 675 659, auf dem Verdeck 6 535 870, im Ganzen demnach 13 211 529. Die Einnahme betrug 1 990 138 M. Auf die einfache Fahrt entfielen mithin durchschnittlich 15 Personen mit 2,22 M. Einnahme.

Auf den 9 Berliner Bahnhöfen haben im Jahre 1878 Fuhren erhalten 530 307 Droschken, und zwar auf dem

| | | |
|---|---|---|
| Anhalter Bahnhof | 96 003 | Droschken |
| Dresdener - | 18 706 | - |
| Görlitzer - | 22 907 | - |
| Hamburger - | 47 551 | - |
| Lehrter - | 57 534 | - |
| Niederschl. - Märkischen Bahnhof . | 70 692 | - |
| Ostbahnhof . . . | 61 054 | - |
| Potsdamer Bahnhof | 70 843 | - |
| Stettiner - | 85 017 | - |
| zusammen . . | 530 307 | Droschken. |

Im Ganzen wurden im Jahre 1878 durch die öffentlichen Verkehrsmittel (mit Ausnahme der Droschken, hinsichts welcher eine derartige Feststellung nicht stattgefunden zu haben scheint) befördert: durch die

| | |
|---|---|
| Berlin - Charlottenburger Pferde - Eisenbahn . . . . . . . | 3 374 747 |
| Neue Berliner Pferde-Eisenb. | 970 183 |
| Grofse Berl. Pferde-Eisenb. | 28 200 000 |
| Berliner Dampfschifffahrts-Gesellschaft . . . . | 261 972 |
| Berliner Omnibus - Aktien-Gesellschaft . . . . | 13 211 529 |
| Omnibus anderer Besitzer | 472 022 |
| zusammen Personen . . | 46 490 453. |

In den Jahren 1876 und 1877 waren 40 257 521 und bz. 42 903 769 Personen befördert worden.

Den vorstehenden Zahlen, welche ein anschauliches Bild von dem Umfange des in beständigem Wachsen befindlichen Berliner Verkehrs gewähren, lassen wir hier noch eine Nachweisung folgen über die Frequenz an Fuhrwerken in der Leipzigerstrafse während der Woche vom 19. bis 25. Juni 1878.

Es verkehrten nach Mafsgabe der polizeilichen Zählung in der Leipzigerstrafse:

a) zwischen dem Leipzigerplatz und der Wilhelmstrafse:

| | in der Woche. | durchschnittlich täglich. |
|---|---|---|
| Lastfuhrwerke . . | 15 452 | 2 207 |
| Handwagen . . . | 2 946 | 421 |
| Hundewagen . . . | 1 090 | 156 |
| Privat-Personenwagen | 5 965 | 852 |
| Droschken . . . . | 30 241 | 4 320 |
| Omnibus . . . . | 7 574 | 1 082 |
| Gezammtzahl d. Fuhrwerke . . . . | 63 268 | 9 038; |

b) zwischen der Markgrafen- und Jerusalemerstrafse:

| | in der Woche. | durchschnittlich täglich. |
|---|---|---|
| Lastfuhrwerke . . | 9 431 | 1 347 |
| Handwagen . . . | 2 275 | 325 |
| Hundewagen . . . | 835 | 119 |
| Privat-Personenwagen | 2 840 | 406 |
| Droschken . . . . | 13 286 | 1 898 |
| Omnibus . . . . | 6 580 | 940 |
| Gesammtzahl d. Fuhrwerke . . . . | 35 247 | 5 035; |

c) zwischen der Jerusalemer- und Kommandantenstrafse:

| | | |
|---|---|---|
| Lastfuhrwerke . . | 13 658 | 1 951 |
| Handwagen . . . | 3 410 | 487 |
| Hundewagen . . . | 1 411 | 202 |
| Privat-Personenwagen | 2 922 | 417 |
| Droschken . . . . | 18 758 | 2 680 |
| Omnibus . . . . | 6 720 | 960 |
| Gesammtzahl d. Fuhrwerke . . . . | 46 879 | 6 697. |

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Belgischer Post- und Telegraphentarif in Taschenformat. Die belgische Post- und Telegraphenverwaltung hat am 1. Juli 1880 unter dem Titel »*Belgique. Tarif postal et télégraphique de poche*« einen bei allen Post- und Telegraphenbüreaus für den Preis von zwölf Centimes käuflichen Taschentarif erscheinen lassen, welcher in gedrängter, übersichtlicher Zusammenstellung nicht allein die wichtigsten, auf den Post- und Telegraphenverkehr bezüglichen Bestimmungen, sondern auch die für das Inland und den Verkehr mit dem Auslande gültigen Post- und Telegraphentarife enthält. Da sich dieser Tarif sowohl hinsichtlich der praktischen Anordnung des Inhalts als auch in Bezug auf sein zum Handgebrauch bequemes Format als ein für das Publikum durchaus zweckmäfsiges Hülfsmittel darstellt, so haben wir geglaubt, von demselben an dieser Stelle Vermerk nehmen zu sollen.

Die Registrande der geographisch-statistischen Abtheilung des Grofsen Generalstabes, welche den Lesern des Archivs für Post und Telegraphie aus früheren Mittheilungen bekannt und zuletzt in No. 23 des Archivs für 1879 einer eingehenden Besprechung unterzogen worden ist, liegt uns in ihrem zehnten, wiederum im Verlage von Ernst Siegfried Mittler & Sohn in Berlin erschienenen Jahrgange vor. Derselbe schliefst sich in seiner Form, sowie nach Eintheilung und Anordnung des Inhalts seinen Vorgängern an, er erscheint aber trotz des nicht zu verkennenden Bestrebens nach möglichster Kürze etwas umfangreicher, da die Fülle des Stoffes, welche die auf den Gebieten der Geographie und Statistik allerwärts gesteigerte Thätigkeit darbietet, die grofse Rührigkeit, welche namentlich in der Erweiterung des Verkehrswesens und in der Entwickelung der Heereseinrichtungen der Staaten Europas herrscht, die Menge der Thatsachen, über welche die Registrande zu berichten hat, nicht unwesentlich vermehren. Unter der grofsen Masse des interessanten Materials, welches sich zur Charakterisirung der jetzigen Verhältnisse Europas und seiner Kolonien in dem Werke gesammelt findet, verdienen die auf directen offiziellen Mittheilungen beruhenden An-

gaben über die Landesvermessungen, die Nachrichten über das Verkehrswesen und die Wehrverhältnisse der einzelnen Staaten besonders hervorgehoben zu werden. Eine dem Werke beigegebene Karte über den Stand der topographischen Kartenwerke Mittel-Europas im Jahre 1879 giebt ein übersichtliches Bild des vielgestaltigen und vielzertheilten Zustandes, der sich seit dem Anfange des Jahrhunderts auf dem Gebiete der deutschen Topographie entwickelt hat und veranschaulicht auf solche Weise den bedeutungsvollen Fortschritt, welcher durch die bereits in Angriff genommene Einheitskarte des Deutschen Reichs im Verhältnisse 1 : 100 000 gemacht werden wird. Bei dem Rückblick auf den zehnjährigen Zeitraum des Bestehens der Registrande, welche sich aus kleinem Anfange, als bescheidene Beilage des Militair-Wochenblattes, zu einem selbstständigen Werke entwickelt und sich eine ehrenvolle Stellung unter den wissenschaftlichen Jahresschriften über Geographie und Ethnographie zu erringen verstanden hat, geben wir gern wiederholt dem Wunsche Ausdruck, dafs das vortreffliche Werk immer mehr und mehr als ein zuverlässiges Hülfsmittel bei Verfolgung der Fortschritte auf den Gebieten der Erd- und Völkerkunde erkannt werden und von Jahr zu Jahr eine noch gröfsere Verbreitung finden möge.

---

Das Bullettino No. 7 der italienischen Postverwaltung für Juli d. J. enthält eine Verordnung der General-Postdirection, d. d. Rom, den 10. Juni, nach welcher die Dienstanweisung der italienischen Postanstalten vom 20. Dezember 1866 durch eine neue, verbesserte, alle inzwischen ergangenen Ergänzungs- und Abänderungsbestimmungen enthaltende Ausgabe ersetzt werden soll.

Zur Ausarbeitung dieser Instruktion ist vom Verwaltungsrath der General-Direction eine aus fünf höheren Postbeamten bestehende Kommission, deren Vorsitz der älteste Abtheilungsvorstand der General-Direction führt, ernannt worden. Die Arbeit soll bis Ende Oktober d. J. vollendet sein, und dem Verwaltungsrathe sollen zu diesem Zeitpunkte die Korrekturbogen zur Prüfung vorgelegt werden.

Die Provinzial-Directionen sind aufgefordert, Vorschläge zur Aufnahme ihnen zweckmäfsig scheinender Bestimmungen in die Instruktion dem Präsidenten der Kommission zu übersenden.

Das Werk wird einen Abdruck aller auf das Postwesen bezüglichen Gesetze und Reglements enthalten, sich im übrigen aber nur auf die den Briefpostdienst der Postanstalten betreffenden Bestimmungen beschränken. Die bisherigen besonderen Anweisungen, welche die Vorschriften über die Behandlung der Werthsendungen, sowie über das Postsparkassenwesen und über das Rechnungs- und Kassenwesen der Postanstalten, ferner die Dienstvorschriften für die Provinzial-Directionen und für die General-Direction enthalten, bleiben unverändert in Gültigkeit.

Die neue Instruktion soll mit dem 1. Januar 1881 in Kraft treten.

---

Ein neuer Themse-Tunnel. Dieses neue Riesenwerk wird, nachdem die darauf bezügliche Parlaments-Akte bereits rechtskräftig geworden ist, zwischen Greenwich und Millwall gebaut werden. Die Bevölkerung dieser zwei Wohnorte bei London beträgt gegenwärtig 259 000 Köpfe. Wenn bisher die Fährboote, z. B. bei Nebelwetter, aufser Dienst gesetzt werden mufsten, so blieb den Geschäftsleuten nichts anderes übrig, als bis zur London-Bridge hinauf zu wandern, um an's andere Ufer zu gelangen, was einen Umweg von 12 englischen Meilen erfordert. Der neue Tunnel kommt circa 10 km unterhalb der London-Brücke zu liegen und wird 350 m Länge haben.

---

# III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

**Archiv für Eisenbahnwesen. Beilage zum Eisenbahn-Verordnungsblatt. Herausgegeben im Königl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Heft 1. Berlin, Juli 1880.**

Der No. 18 des »Eisenbahn-Verordnungs-Blatts« vom 5. Juli 1880 ist als Beilage die uns vorliegende No. 1 des neu gegründeten Archivs für Eisenbahnwesen beigegeben. Dasselbe gleicht in Bezug auf die Eintheilung und Anordnung des Inhalts, sowie auch in seiner Benennung und in seinem Format dem Archiv für Post und Telegraphie. Nach der unmittelbar unter dem Titel befindlichen Inhaltsangabe wird das Archiv für Eisenbahnwesen an erster Stelle längere auf das Eisenbahnwesen bezügliche Abhandlungen bringen, alsdann unter der Ueberschrift »Notizen« kleinere denselben Gegenstand betreffende Mittheilungen veröffentlichen, ferner die Rechtsprechung und Gesetzgebung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in den Bereich seiner Besprechung ziehen und schliefslich durch eine Bücherschau die Leser mit den neuesten Erzeugnissen der Fachliteratur auf dem Laufenden erhalten. Demgemäfs enthält das uns vorliegende Heft in seiner ersten Abtheilung eine Abhandlung über »die Camden-Amboy-Fracht-Gesellschaft«, einen von dem Herrn Geh. Reg.-Rath Dr. v. d. Leyen mitgetheilten interessanten Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnmonopols in den Vereinigten Staaten von Amerika; ferner Veröffentlichungen aus den Berichten der französischen Eisenbahnkommission über den Ankauf der Orleansbahn für den Staat. An zweiter Stelle finden wir unter »Notizen« einen Abdruck des Urtheils, mit welchem die in Brüssel erscheinende »*Revue commerciale et juridique des chemins de fer*« die Veröffentlichung der Materialien zum Berner Entwurf eines internationalen Vertrages über Eisenbahnfrachtrecht begleitet, aufserdem die Wiedergabe einer dem »*Moniteur des intérêts materiels*« vom 8. Februar 1880 entnommenen beachtungswerthen Aeufserung des französischen Volkswirths Georges de Laveleye über die Frage des Staatsbahnsystems und statistische Mittheilungen aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichseisenbahnamts über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und die Betriebsunfälle auf den deutschen, ausschliefslich der bayerischen Eisenbahnen. In dem mit »Rechtsprechung und Gesetzgebung« bezeichneten dritten Abschnitte sind wichtige Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, und zwar 1. in Bezug auf das Frachtrecht, 2. auf das Gemeine Civilrecht und 3. auf das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 veröffentlicht, sowie ausländische Eisenbahngesetze und Verordnungen hervorgehoben. Die Bücherschau endlich enthält eine Besprechung des Werkes von Charles Francis Adams jr. »*Railroads: their origin and problems. Revised edition, with appendix.* New-York 1880«, demnächst eine Uebersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten, sowie der hauptsächlichsten Literatur über Sekundär-Eisenbahnen, und schliefslich eine Ueberschau über die wichtigsten Fachzeitschriften. — Da das Archiv es sich hiernach zur Aufgabe gestellt hat, die neuesten Erscheinungen und Rechtssprüche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens fortlaufend in den Kreis seiner Besprechungen zu ziehen, so wird dasselbe zweifellos nicht allein in Fachkreisen, sondern auch überhaupt von den Verkehrsbeamten als eine die Literatur des Eisenbahnwesens in wünschenswerther Weise ergänzende Fachzeitschrift willkommen geheifsen werden.

# IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1[er] Septembre 1880.

Die Organisation der Postverwaltung des russischen Reiches. — Das Postwesen der Argentinischen Republik im Jahre 1879. — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

**2) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 37. Berlin, 10. September 1880.

Das französische Postsparkassengesetz. — Vorschlag einer elektrischen Tunnelbeleuchtung. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Vermerk der Aufgabezeit in den Einlieferungsscheinen über Einschreibsendungen). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphenwesens. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

**3) Deutsches Handels-Archiv.** Wochenschrift für Handel und Gewerbe. Herausgegeben im Reichsamt des Innern. No. 22. Berlin, 27. August 1880.

Gesetzgebung. Deutsches Reich: Königlich Bayerisches Gesetz, den Branntweinaufschlag betreffend. — Frankreich: Zeitweilige zollfreie Zulassung des zur Chokoladenfabrikation bestimmten Kakao, aufsereuropäischen und einheimischen Zuckers. Beschränkung der Einfuhr gewisser Pflanzen aus der Schweiz auf bestimmte Zollämter. — Peru: Verbot der Ausfuhr von einheimischen Münzen und von Barrensilber. Neue Normirung des Ausfuhrzolles auf mehrere einheimische Produkte. — Berichte. Deutsches Reich: Nachweisung der Einnahmen an Zöllen und gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern für die Zeit vom 1. April 1880 bis zum Schlusse des Monats Juli 1880. Mannheim. Karlsruhe. Stuttgart. — Vereinigte Staaten von Amerika: Amerikanische Konkurs-Statistik für das erste Halbjahr der Jahre 1876 bis 1880. Boston. — Chile: Handelsbericht aus Puerto Moutt für 1879. — Türkei: Handelsbericht aus Damaskus für 1879.

**4) Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Elfter Jahrgang. Leipzig, September 1880.

Die Alpen. Versuch einer Uebersicht über das mitteleuropäische Hochgebirge. Von Otto Delitsch (Schlufs). — Eine Forschungsreise nach den Molukken und Neuguinea. Nach A. Raffray (Schlufs). — An der Frontera. Federzeichnungen aus Südamerika. Von Albert Amerlan. — Bir Mussa. Ein Spaziergang in die Wüste. Von K. Berghoff. — Zur Geschichte der Schweizerkarte. Von R. Kaltenborn. — Schlangen in Indien. Mitgetheilt von D. v. Schütz. — Die Grafschaft Mansfeld. Ihre Vergangenheit und Gegenwart. Von W. Zilling. — Reiseskizzen aus Peru. Von C. Löffler.

**5) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal télégraphique.** IV. Vol. No. 32.

Les télégraphes de l'Australie du Sud. — Transmission duplex avec deux relais, par M. Covacevic. — Etude sur le personnel de l'Administration belge. — Revue scientifique: transmetteur téléphonique de Hopkins; nouvelle théorie des éléments hydroélectriques; nouveau calibrage galvanique d'un fil; origine de l'électricité atmosphérique; mesure des courants des machines dynamo-électriques; expériences sur la lampe d'Edison; emploi du téléphone pour reconnaître les cables défectueux.

**La Lumière électrique.**

Des unités électriques. — Les machines d'induction américaines. — Appareils pour enregistrer automatiquement la loi du mouvement d'un projectile. — Revue de travaux récents en électricité.

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 182.

An improved electromotor, by T. Wiesendanger. — On the proper form of lightning conductors, by W. H. Preece. — Electric mine exploders.

**The Electrician.** Vol. V. No. 16.

Iron wire for telegraphs. — Scientific excursions. — The commercial applications of electrolysis. — The India rubber and gutta percha industries.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 19.** BERLIN, OCTOBER. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 85. Das portugiesische Post- und Telegraphengesetz vom 7. Juli 1880.

(Schlufs.)

Kapitel VIII.

Art. 59. Durch den König werden ernannt:

1. der General-Director,

2. die Inspectoren, der Kassirer, der Secretair, die Abtheilungs-Chefs der General-Direction, die Administratoren und Abtheilungs-Chefs der Administrationen;

3. Offiziale 1. und 2. Klasse, Aspiranten 1. und 2. Klasse, semaphorische Beamte 1. und 2. Klasse, Leuchtthurmbeamte 1. und 2. Klasse, Magazin-Aufseher, der Zeichner, der Schatzmeister, die Aufseher bei den Administrationen.

Alle übrigen Post- und Telegraphenbeamten werden vom General-Director in Uebereinstimmung mit den Reglements ernannt.

Art. 60. Alle Stellen vom Hülfs-Aspiranten ab bis zum General-Director ausschliefslich werden durch Bewerbung auf Grund praktischer Prüfungen unter den nachstehenden Festsetzungen verliehen:

1. für die Stelle des Postinspectors sind Kandidaten der Secretair, der Kassirer, die Abtheilungs-Chefs der General-Direction und der Administrationen;

2. für die Stelle des Inspectors der Telegraphen und Leuchtthürme und für die Stelle des Chefs der 4. Abtheilung der General-Direction sind Kandidaten die Civil-Ingenieure im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und die Beamten dieses Ministeriums einschliefslich der Post- und Telegraphenbeamten,

sowie der Beamten in der Laufbahn der Civil-Ingenieure;

3. für die Stellen des Secretairs, Kassirers, des Chefs der 1., 2. und 3. Abtheilung der General-Direction und der Administratoren sind Kandidaten die Abtheilungs-Chefs der Administrationen;

4. für die Stellen der Chefs der Postabtheilungen der Administrationen sind Kandidaten die Offiziale 1. Klasse des Postpersonals, sowohl bei der General-Direction und den Administrationen, als auch im Dienst aufserhalb der Distrikte Lissabon und Porto;

5. für die Stellen als Chefs der Telegraphen- und Leuchtthurm-Abtheilung bei den Administrationen sind Kandidaten die Offiziale 1. Klasse des Telegraphen-Personales, sowohl bei der General-Direction und den Administrationen, als auch im Dienst aufserhalb der Distrikte Lissabon und Porto;

6. für die Stellen als Offiziale 1. und 2. Klasse des Postpersonals sind Kandidaten die Beamten der nächst niederen Klasse desselben Personals, sowohl bei der General-Direction, als bei den Administrationen;

7. für die Stellen der Offiziale 1. und 2. Klasse des Personals der Telegraphen und Leuchtthürme sind Kandidaten die Beamten der nächst niederen Klasse desselben Personals;

8. für die Stellen der Offiziale 1. und 2. Klasse für den Dienst aufserhalb der Distrikte Lissabon und Porto sind Kandidaten die Beamten der nächst niederen Klasse derselben Kategorie;

9. für die Stellen als Aspiranten 1. Klasse sind Kandidaten sämmtliche Aspiranten 2. Klasse;

10. für die Stellen als Aspiranten 2. Klasse sind Kandidaten die Hülfs-Aspiranten;

11. für die Stellen des Schatzmeisters der General-Direction, der Aufseher bei den Administrationen und des Magazin-Aufsehers sind Kandidaten die Beamten irgend einer Kategorie des gesammten Personals.

§. 1. Die Reglements werden den Modus bestimmen, nach welchem der Zutritt zu denjenigen Stellen geregelt wird, von welchen die Art. 53, 55 und 56 handeln.

§. 2. Wenn keiner der Bewerber zu irgend einer erledigten Stelle angenommen wird, so wird eine neue Bewerbung für die Beamten der Klasse eröffnet, welche die nächst niedere unter derjenigen ist, für welche die erste Bewerbung ausgeschrieben war.

§. 3. Die wirkliche Dienstzeit der Beamten wird bei der Prüfung der Bewerbungen in der durch die Reglements festgesetzten Weise in Rechnung gezogen.

Art. 61. Die Regierung ist ermächtigt, in den Reglements die an die Beamten zu stellenden Anforderungen, die Form der Bewerbungen, die Materie der Prüfungen, den Werth jeder Prüfungsarbeit und die Zusammensetzung der Jury zu bestimmen.

Art 62. Die Besoldungen, Gratifikationen und Beihülfen erweisen die Tabellen 7, 8, 9 und 10.

Die Regierung wird den Antheil festsetzen, welcher den mit der Annahme und Auszahlung von Postanweisungen und telegraphischen Postanweisungen beauftragten Beamten zu überlassen ist.

Art. 63. Die im Interesse des Dienstes versetzten Beamten treten für sich und ihre Familien in den Genufs von Reisekosten nach Mafsgabe der Festsetzungen der Reglements.

Wenn die Versetzung des Beamten für einen geringeren Zeitraum als drei Monat stattfindet, so werden der Familie keine Reisekosten gezahlt.

Art. 64. Der General-Director ist ermächtigt, Supernumerare zur Vertretung der wegen Krankheit dienstunfähigen Distribuidores zu ernennen. In solchem Falle wird dem Erkrankten die Hälfte seiner täglichen Besoldung belassen, die andere Hälfte erhält der Supernumerar; dieser letzteren Hälfte fügt der Staat noch den zur Erreichung von drei Vierteln der täglichen Besoldung des wirklichen Distribuidors erforderlichen Betrag hinzu.

## Kapitel IX.

Art. 65. Die von der General-Direction der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme abhängigen Beamten,

gleichviel welcher Kategorie dieselben angehören oder welcher Art ihre dienstlichen Verrichtungen sind, haben Anrecht auf Versetzung in den Ruhestand.

Art. 66. Die Versetzung in den Ruhestand kann eine ordentliche oder eine aufserordentliche sein.

Art. 67. Die unabweislichen Bedingungen, die ordentliche Versetzung in den Ruhestand zu erlangen, sind die folgenden:

1. die Zurücklegung von siebenzig Lebensjahren und dreifsig wirklichen Dienstjahren;

2. gänzliche körperliche oder geistige Unfähigkeit, die Dienstpflichten fortzusetzen.

§. 1. Bei Berechnung der Dienstzeit werden nicht berücksichtigt die Tage einer Suspension, nicht gerechtfertigtes Fernbleiben vom Dienst, sowie die Urlaubszeit von mehr als fünfzehn Tagen jährlich.

§. 2. Die körperliche oder geistige Dienstunfähigkeit wird, wenn dieselbe dem General - Director begründet erscheint, durch 3 Aerzte festgestellt.

Art. 68. Die aufserordentliche Versetzung in den Ruhestand kann bewilligt werden:

1. dem Beamten, welcher fünfzehn Dienstjahre zurückgelegt hat, und dem es in Folge von Krankheiten oder Unfällen, welche derselbe sich nicht in Ausübung seiner Funktionen zugezogen hat, unmöglich wird, seinen Dienst fortzuführen;

2. dem Beamten ohne Rücksicht auf das Lebensalter, welcher zehn Dienstjahre zurückgelegt hat und nicht im Stande ist, seinen Dienst in Folge von Beschwerden, welche derselbe bei Ausübung seiner Funktionen sich zugezogen hat, fortzuführen;

3. dem Beamten, welcher, unabhängig von irgend einer anderen Bedingung, für den Dienst unfähig wird in Folge von Unglücksfällen, welche aus der Ausübung seiner Funktionen herrühren, durch Verwundung oder Verstümmelung in Folge eines Angriffes oder Kampfes bei Ausübung seiner Amtspflichten, ferner in Folge von Beschwerden, welche derselbe sich bei Ausführung einer menschenfreundlichen Handlung, oder indem er sich einer öffentlichen Angelegenheit widmete, zugezogen hat.

§. 1. Bei den in diesem Artikel vorgesehenen Fällen von Dienstunfähigkeit finden die Bestimmungen im §. 2 des Art. 67 Anwendung.

§. 2. Wenn die Dienstunfähigkeit aufhört, und diese Thatsache durch das im §. 2 des Art. 67 bezeichnete Verfahren festgestellt worden ist, so wird der Beamte wieder in den aktiven Dienst, und zwar in dasselbe Amt eingesetzt, welches er inne gehabt hatte, oder in ein anderes von gleichem Range bei der ersten sich darbietenden Gelegenheit.

Art. 69. Rücksichtlich der Versetzung in den Ruhestand kann lediglich die im Dienst der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme, sowie die in anderen Aemtern zugebrachte Zeit, welche Anrecht auf eine Versetzung in den Ruhestand oder auf Wiedereinstellung giebt, in Berechnung gezogen werden.

Art. 70. Bei der ordentlichen Versetzung in den Ruhestand ist das Ruhegehalt des Beamten gleich der Besoldung für die letzte Charge, welche derselbe für den Zeitraum eines Jahres bekleidet hat.

Art. 71. Bei den aufserordentlichen Versetzungen in den Ruhestand sind die Ruhegehälter, wie folgt, bemessen:

1. die Hälfte des Gehalts in den Fällen unter 1. und 2. des §. 68, mit einer Erhöhung von $3\frac{1}{3}$ pCt. im ersten und $2\frac{1}{2}$ pCt. im zweiten Falle für jedes Dienstjahr über das dort angegebene Minimum hinaus;

2. unter den Voraussetzungen zu 3. des §. 68 ist das Ruhegehalt gleich der Besoldung der betreffenden Kategorie.

Die Bestimmung des Art. 70 findet in allen im gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Fällen Anwendung, da das Ruhegehalt niemals die Gesammtbesoldung übersteigen kann, auf welche im Art. 70 Bezug genommen ist.

Art. 72. Für die Wirkungen der Art. 70 und 71 dieses Gesetzes kom-

men nur das Gehalt oder die Besoldung der betreffenden Kategorie in Betracht mit Ausschlufs der Emolumente, Beihülfen, Zulagen aus Anlafs der Länge der Dienstzeit, sofern dieselbe nicht zehn Jahre gedauert hat, oder anderer Nebeneinkünfte irgend welcher Art.

Art. 73. Die Versetzung in den Ruhestand kann auf Antrag des Betheiligten oder durch Beschlufs der Regierung, ohne Ansuchen des Betheiligten, bewilligt werden.

## Titel III.
## Allgemeine Bestimmungen.
### Kapitel X.

Art. 74. Die Kapitaine und Schiffsmeister der nationalen Segel- oder Dampfschiffe sind verpflichtet, diejenigen Posten gratis zu befördern, welche ihnen sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt in portugiesischen Häfen übergeben werden.

Die Eigenthümer, Agenten oder Konsignatarien der Schiffe sind der Postverwaltung gegenüber für alle Unregelmäfsigkeiten verantwortlich, welche durch ihre Kapitaine oder Meister im Postdienste begangen werden.

Art. 75. Die Bestallung als Postschiff kann denjenigen fremden Dampfschiffen bewilligt werden, welche regelmäfsig in portugiesischen Häfen anlegen, wenn sie sich anheischig machen, die Beförderung der Posten bz. der Telegramme nach dem Hafen oder den Häfen ihrer Bestimmung oder nach den Anlegeplätzen zu übernehmen.

Art. 76. Die fremden Schiffe, welchen das Patent als Postschiffe ertheilt ist, sind verpflichtet, die Briefposten, ohne Begrenzung des Umfangs oder Gewichts, gratis zu befördern. Dagegen geniefsen dieselben die nachstehenden Vorrechte:

1. Vorzug bei der Einschreibung, sowohl beim Verlassen des Hafens als beim Einlaufen in denselben und aufserdem am Ankerplatz;

2. Einschreibung sowohl beim Ein- als beim Auslaufen und am Ankerplatz zu jeder Stunde der Nacht;

3. Ausschiffung der Passagiere während der Einschreibung;

4. gleichmäfsiges Ein- und Ausladen bei Tag und bei Nacht;

5. Entbindung von der Visitation, wenn nicht besondere Gründe zur Vornahme derselben vorliegen;

6. Abfertigung bei der Ein- oder Ausfahrt, sowohl an Feier- als an Ruhetagen, unter der Verantwortlichkeit der Agenten oder Konsignatarien der Gesellschaften, welchen die Schiffe gehören;

7. Befugnifs der Kapitaine, sich bei allen Formalitäten der Zollhaus-Abfertigung durch ihre Agenten oder Konsignatarien vertreten zu lassen;

8. die Tonnenabgabe in den Häfen des Kontinents des Königreichs und der benachbarten Inseln wird um ein Drittel ermäfsigt.

§. 1. Die Bestallungen als »Postschiffe« werden durch den General-Director der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme ertheilt.

§. 2. Die portugiesischen Postschiffe geniefsen gleiche Vorrechte wie die fremdländischen.

§. 3. Die Regierung kann die Ermächtigung ertheilen, zeitweilig Frachtgebühren für die Beförderung der überseeischen Posten zu zahlen, insoweit nicht ein regelmäfsiger und sicherer Dienst nach Mafsgabe der Bestimmungen dieses Artikels eingerichtet werden kann.

Art. 77. In den Verträgen, welche in Zukunft behufs Konzessionirung von Eisenbahnlinien zum Abschlufs gelangen, werden den Konzessionären die folgenden Dienstleistungen zur unentgeltlichen Ausführung auferlegt:

1. Beförderung der Bahnposten und der Beamten, welchen die Bearbeitung der Postsendungen obliegt, in jedem Zuge, den die General-Direction bezeichnen wird;

2. Bewilligung von zwei Wagen-Kompartimenten 2. Klasse zur Beförderung der Posten und ihrer Begleiter in denjenigen Zügen, welche keine Bahnposten führen;

3. Beförderung von Post- und Telegraphen- und Leuchtthurm-Materialien;

4. äufsere Reinhaltung der Bahnpostwagen;

5. Beförderung von Beamten der General-Direction im Aufsichtsdienste oder zur Wahrung des fiskalischen Interesses der Verwaltung der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme;

6. Erlaubnifs, die Telegraphenleitungen der Regierung an den Stangen oder Stützen der Eisenbahn-Telegraphenleitungen befestigen zu dürfen.

Art. 78. Die Prämie, welche gegenwärtig den Postdirectoren und den Inhabern der Zweigkassen für den Verkauf der Marken gewährt wird, kommt in Wegfall.

Die Regierung wird darauf Bedacht nehmen, das Verfahren des Verkaufs der Marken und Frankoformulare zu erleichtern.

Art. 79. Die Wahl der Punkte für die Aufstellung der Leuchtthürme und semaphorischen Stationen, die Lage der Seezeichen, der Baaken und die Bestimmung der Höhe der Leuchtthürme liegt einer aus technischen Beamten zusammengesetzten Kommission ob, welche nach Mafsgabe der Vorschriften der Reglements ernannt wird.

Art. 80. Die Post- und Telegraphenbeamten und die mit dem Verkauf der Marken Beauftragten können zu ihrer eigenen Vertheidigung und zur Vertheidigung der Gegenstände des Dienstes von den Waffen Gebrauch machen, ferner sind sie von allen persönlichen Lasten des Verwaltungs- und Gerichtsdienstes sowohl, als auch von der Verpflichtung der Einquartierung befreit.

Art. 81. Den Eigenthümern oder Miethern von Grundstücken oder Gebäuden, auf bz. an welchen Briefkasten oder Telegraphenleitungen angebracht werden sollen, wird der Schaden vergütet, welcher aus der Aufstellung oder Unterhaltung entsteht, und zwar nach Mafsgabe des Expropriationsgesetzes für das öffentliche Wohl.

## Kapitel XI.

Art. 82. Unter der Aufsicht der General-Direction wird in Lissabon ein praktischer Lehrkursus für Post-, Telegraphen- und Leuchtthurmwesen eingerichtet, welcher von Post- und Telegraphenbeamten geleitet wird.

§. 1. Die jährliche Ausgabe für diesen Ausbildungskursus darf 1 000 000 Reïs nicht übersteigen.

§. 2. Die Regierung wird jährlich im Etat die Zahl der Schüler vorsehen, welchen die in Tabelle 7 vermerkte feste Beihülfe gewährt werden kann.

Art. 83. Die Regierung wird für die Post- und Telegraphenbeamten eine Hülfskasse organisiren, deren Fonds gebildet wird:

1. aus freiwilligen Beiträgen der Mitglieder;

2. aus dem Ertrage für bestellte Korrespondenzen;

3. aus den Beträgen für die Annahme von Briefsendungen nach der Schlufszeit;

4. aus den Zinsen von Beträgen, welche für Rechnung von Privatpersonen eingezogen worden sind und sich bis zu ihrer Reklamirung im Verwahrsam befinden;

5. aus Gold, Silber und Edelsteinen, welche in nicht eingeschriebenen Briefen oder Packeten vorgefunden worden sind;

6. aus überhobenen Telegrammgebühren, deren Rückerstattung an die Absender nicht hat ermöglicht werden können;

7. aus dem Verkaufsertrage von Journalen, Druckschriften, Proben und anderen unbestellbaren Gegenständen;

8. Aus dem Erlös bei dem Verkauf von Telegrammen, Papierstreifen und ähnlichen Bestandtheilen, auf die Art. 19 sich bezieht, und welche unbrauchbar geworden oder abgeschlossen sind, nach Ablauf der reglementsmäfsig festgesetzten Fristen.

# Titel IV.

## Strafbestimmungen.

## Kapitel XII.

Art. 84. Wer den Inhalt eines eingeschriebenen Werthbriefes zu einem höheren als dem wirklichen Betrage angiebt, verfällt in eine Strafe zum sechsfachen Betrage des angegebenen Werthes.

Art. 85. Wer, ohne dazu ermächtigt zu sein, Briefe zur Vertheilung oder

Beförderung annimmt, verfällt in eine Strafe von 10000 bis 30000 Reïs.

Art. 86. Wer von dem einen nach einem anderen Orte nicht frankirte Briefe oder gerichtliche Prozefsakten befördert, wird für diese Korrespondenzen das sechsfache der Taxe für unfrankirte Briefe als Strafe zahlen.

Die mit Marken versehenen Briefe oder gerichtlichen Prozefsakten, deren Entwerthung durch die Post, bz. Post- und Telegraphenbehörde am Ursprungsorte nicht erfolgt ist, werden unter Wirkung dieses Artikels als nicht frankirt angesehen.

Art. 87. In die Strafe des vorhergehenden Artikels verfallen die Kapitaine, Meister, Mannschaften und Passagiere der einheimischen oder fremden Segel- oder Dampfschiffe, welche nicht bei der Zoll- oder Sanitäts-Visitation die von ihnen mitgebrachten einzelnen Briefe abliefern.

Art. 88. Der Kapitain oder der Meister eines Schiffes, welcher beim Einlaufen in die Bestimmungs- oder Unterwegshäfen die ihm anvertraute Post oder die ihm anvertrauten Posten nicht abliefert und dieses nicht wegen höherer Gewalt zu rechtfertigen vermag, verfällt in eine Strafe von 50000 bis 100000 Reïs, welche durch die General-Direction der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme verhängt wird.

§. 1. Der Besitzer, Agent oder Konsignatar des Schiffes ist für die auferlegte Strafe haftbar, falls sie nicht durch den Kapitain oder Meister gezahlt werden sollte.

§. 2. Die Nichtzahlung hat das Verfahren der fiskalischen Beitreibung zur Folge.

Art. 89. Wer Telegramme fingirt oder fälscht, oder sich nachgemachter oder gefälschter Telegramme in betrügerischer oder solcher Absicht bedient, welche Schaden verursacht oder zu verursachen geeignet ist, verfällt in eine Strafe von sechs Monaten bis zu zwei Jahren Korrektions-Gefängnifs.

Art. 90. Wer ohne Berechtigung Telegraphen irgend eines Systems, Leuchtthürme, Seezeichen, Baaken u. s. w. einrichtet, verliert das Material, dessen er sich bedient, und wird mit einer Strafe von 10000 bis 30000 Reïs belegt.

Art. 91. Wer aus Unvorsichtigkeit die Leitungen und Apparate des öffentlichen oder privaten Telegraphendienstes, die Leuchtthürme, Seezeichen, Baaken u. s. w. zerstört oder beschädigt, verfällt in eine Strafe von 1000 bis 5000 Reïs und hat aufserdem die Reparaturkosten zu tragen.

Diese Kosten werden durch das fiskalische Beitreibungsverfahren eingezogen, wobei die von der General-Direction aufgestellte Rechnung als Grundlage dient.

Art 92. Wer auf Grund irgend eines Rechtstitels Besitzer von Grundstücken oder Gebäuden ist und ungeachtet einer 48 Stunden im Voraus ergangenen amtlichen Benachrichtigung die Anbringung oder Instandsetzung von Telegraphenleitungen oder Briefkasten hindert oder beeinträchtigt, verfällt in eine Strafe von 5000 bis 20000 Reïs.

Art. 93. Beamte oder Funktionäre, welche in Briefe oder Packete des öffentlichen Dienstes Privatkorrespondenzen einschliefsen, oder in Diensttelegrammen Privatangelegenheiten behandeln, verfallen in eine Strafe von einem bis sechs Monat Korrektions-Gefängnifs.

Art. 94. Die Post- und Telegraphenbeamten oder Agenten, welche in doloser Weise die ihrer Sorge anvertrauten Briefe oder Telegramme eröffnen, die Eröffnung derselben gestatten, den Inhalt offenbaren und verbreiten, verfallen in eine Strafe von sechs Monaten bis zu zwei Jahren Korrektions-Gefängnifs.

In dieselbe Strafe verfallen diejenigen, welche einen Beamten zu diesem Verbrechen durch die im nachfolgenden Artikel bezeichneten Mittel verleiten.

Art. 95. Post- und Telegraphenbeamte oder Agenten, welche doloser Weise Post- oder Telegraphenkorrespondenzen unterschlagen oder beseitigen, verfallen in eine Zellengefängnifs-Strafe von zwei bis vier Jahren oder in Landesverweisung von drei bis 6 Jahren.

In dieselbe Strafe verfallen diejenigen Individuen, welche durch Geschenke,

Versprechen, Gewalt, Drohung, Mifsbrauch der Gewalt oder der Autorität die Beamten veranlassen, die in diesem Artikel erwähnten Verbrechen zu begehen.

Art. 96. Wer in irgend einer Form den Postenlauf oder die Beförderung und Bestellung der Post- und Telegraphen-Korrespondenzen verhindert, verfällt, insoweit nicht die Absicht der Unterschlagung oder Eröffnung vorliegt, in eine Strafe von einem bis zu sechs Monaten Korrektions-Gefängnifs.

Art. 97. Wer die den Post- und Telegraphenbeamten anvertrauten Korrespondenzen oder Werthe entwendet, verfällt in eine Zellengefängnifsstrafe von zwei bis vier Jahre oder in Landesverweisung von drei bis sechs Jahre.

Wenn die Beraubung unter den Voraussetzungen des Art. 432 des Strafgesetzbuches begangen wurde, so wird die Strafe verdoppelt.

Art. 98. Der Versuch der in den beiden vorhergehenden Artikeln erwähnten Verbrechen wird gemäfs der Bestimmung im Art. 89 des Strafgesetzbuches bestraft.

Art. 99. Wer Marken, Postanweisungen oder Frankoformulare fäscht, wer solche Falsifikate verkauft oder verwendet, wer die auf den Marken befindlichen Stempel und Entwerthungszeichen entfernt oder von entwertheten Marken Gebrauch macht, wird nach Mafsgabe der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen bestraft.

Art. 100. Wer zum Verkauf von Post- und Telegraphen-Freimarken oder Stempelpapier berechtigt ist und den Verkauf zu höheren als den festgesetzten Preisen bewirkt, verfällt in eine Strafe von sechs Tagen bis zu zwei Monaten Gefängnifs und entsprechende Geldstrafe.

Art. 101. Wer ohne Berechtigung gewohnheitsmäfsig Post- oder Telegraphen-Freimarken oder Stempelpapier verkauft, verliert die in Beschlag genommenen Gegenstände und verfällt in die Strafe ihres zehnfachen Werthes.

Art. 102. Die einzelnen Beamten im Dienst der Posten und Telegraphen werden bezüglich der Bestrafung der durch oder gegen sie verübten Verbrechen als öffentliche Beamte angesehen.

Art. 103. Die Post- und Telegraphenbeamten sind civilrechtlich den Privatpersonen gegenüber für die Folgen der ungesetzlichen Weigerung der Beförderung solcher Post- und Telegraphen-Korrespondenzen verantwortlich, durch welche gegen sie Klage wegen Verlust und Entschädigung geführt werden soll.

## Titel V.
## Uebergangs-Bestimmungen.
### Kapitel XIII.

Art. 104. Die Regierung wird das Personal der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme, welches zur Zeit der Veröffentlichung dieses Gesetzes vorhanden ist, auf die neuen Bezirke vertheilen, wobei in Berücksichtigung genommen werden die Kategorie, die Dienstzeit, die Anlagen, die Fähigkeiten und der Wohnort eines jeden Beamten.

§. 1. Die Regierung wird sogleich und unabhängig von Bewerbungen die Mitglieder des Rathes ernennen, von welchem Artikel 31 handelt. Dieselben werden ausgewählt unter den Beamten der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme. Die Aemter des Inspectors der Telegraphen und des Chefs der 4. Abtheilung der General-Direction werden mit Civil-Ingenieuren im Dienste des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten besetzt.

§. 2. Der Rath wird, sobald er sich konstituirt hat, einen Plan für die Klassifizirung des Personals aufstellen. Nach Billigung desselben werden Vorschläge für die Vertheilung der Beamten auf die neuen Bezirke abgegeben. Zu diesem Zweck werden dem Rath zwei höhere Beamte des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, Handel und Industrie beigegeben.

§. 3. Bei der Vertheilung des Personals auf die neuen Bezirke wird kein Beamter der Posten, Telegraphen und Leuchtthürme in ein Amt mit geringerem Einkommen eingestellt werden, als dem zur Zeit der Veröffentlichung dieses Gesetzes von ihm bezogenen.

§. 4. Die Beamten irgend einer Kategorie, welche über die Stellenzahl

hinaus vorhanden sind, werden als attachirte Beamte betrachtet.

Art. 105. Insoweit bei Veröffentlichung dieses Gesetzes Beamte vorhanden sind, welche der Direction der Posten oder der Direction der Telegraphen unterstellt sind, werden die Vakanzen nach der folgenden Ordnung ausgefüllt:

1. Einstellung eines attachirten Beamten;

2. Beförderung durch Bewerbung;

3. Einstellung eines attachirten Beamten;

4. Beförderung nach Mafsgabe des Dienstalters.

Die Erledigung der Vakanzen erfolgt nach und nach in dieser Weise.

§. 1. Wenn keine attachirten Beamten derjenigen Klasse, mit welcher die erledigte Stelle zu besetzen ist, vorhanden sind, so wird eine wechselweise Beförderung veranstaltet, das eine Mal durch Bewerbung, das andere Mal nach Mafsgabe des Dienstalters, und zwar bis zur Kategorie der Offiziale 2. Klasse einschliefslich. Wenn eine Vakanz in höheren Stellen als in derjenigen der Offiziale 2. Klasse eintritt, so erfolgt die Beförderung stets durch Bewerbung.

§. 2. Wenn in derjenigen Klasse, innerhalb welcher die Beförderung sich zu vollziehen hat, keine Beamten vorhanden sind, welche bei der Veröffentlichung dieses Gesetzes der Direction der Posten oder derjenigen der Telegraphen unterstellt waren, so kommt die Bestimmung des Artikels 60 in Anwendung.

§. 3. Die Beförderung nach Mafsgabe des Dienstalters vollzieht sich, je nach der Abtheilung, in welcher die Vakanz eintritt, in folgender Form:

a) innerhalb der Postabtheilung der General-Direction;

b) innerhalb der Postabtheilung der Administration zu Lissabon;

c) innerhalb der Postabtheilung zu Porto;

d) durcheinander in den Telegraphenabtheilungen der General-Direction und der Administrationen, sowie im Dienste der Posten und Telegraphen aufserhalb der Distrikte Lissabon und Porto.

Art. 106. Die Administratoren der eingegangenen Administrationen von Beja, Coimbra, Faro, Santarem, Villa Real und Vizen haben die Aemter als Directoren der Posten und Telegraphen zu versehen; denselben werden Telegraphenbeamte beigegeben, welchen die Wahrnehmung des technischen Dienstes obliegt.

Art. 107. Bei der Einstellung der attachirten Beamten werden die folgenden Regeln beobachtet:

1. diejenigen, welche ein Gehalt von 540 000 Reïs oder mehr erhalten, werden in die Kategorie der Offiziale 1. Klasse eingestellt;

2. diejenigen, welche ein Gehalt von 400000 bis 500 000 Reïs erhalten, werden in die Kategorie der Offiziale 2. Klasse eingestellt;

3. diejenigen, welche ein Gehalt von 300 000 Reïs und mehr, aber weniger als 400 000 Reïs erhalten, werden in die Kategorie der Aspiranten 1. Klasse eingestellt;

4. diejenigen, welche ein Gehalt von 240 000 Reïs und mehr, aber weniger als 300 000 Reïs erhalten, werden in die Kategorie der Aspiranten 2. Klasse eingestellt;

5. diejenigen, welche ein Gehalt von 200 000 Reïs erhalten, werden in die Kategorie der Hülfsaspiranten eingestellt.

So lange attachirte Beamte bei den Postabtheilungen der General-Directionen und der Administrationen vorhanden sind, werden so viele Stellen für Aspiranten 1. Klasse dieser Abtheilungen nicht besetzt, als die Zahl der attachirten Beamten beträgt.

Art. 108. Die Directoren der eingegangenen Postdirectionen werden ihre Funktionen bis zu einer neuen Anstellung fortführen.

Diese Anstellung kann stattfinden:

1. in Stellen für Aspiranten 2. Klasse oder Hülfsaspiranten in irgend einer Abtheilung;

2. bei den Directionen und Stationen irgend einer Klasse.

Art. 109. Den attachirten Beamten wird gewährt:

1. das Gehalt, welches sie am Tage der Veröffentlichung dieses Gesetzes bezogen haben, so lange sie attachirt bleiben;

2. dasselbe Gehalt, wenn sie in einem Amte von geringerem Einkommen angestellt werden.

§. 1. Den Administratoren der eingegangenen Administrationen, welche die Funktionen von Post- und Telegraphendirectionen wahrnehmen, wird aufser dem Gehalt ein im Etat aufgeführter Betrag als Gehaltszuschufs gewährt.

§. 2. Denjenigen Directoren, welche einen Gebührenantheil von weniger als 240 000 Reïs jährlich erhalten, wird auch ferner der Betrag gewährt, welchen sie am Tage der Veröffentlichung dieses Gesetzes bezogen haben.

§. 3. Diejenigen Directoren, welche Gebührenantheile von mehr als 240000 Reïs jährlich erhalten, wird gewährt werden:

1. denjenigen, welche weniger als 400 000 Reïs erhalten = 240 000 Reïs jährlich;

2. denjenigen, welche 400 000 Reïs oder mehr, aber weniger als 900 000 Reïs erhalten = 300 000 Reïs jährlich;

3. denjenigen, welche 900 000 Reïs und mehr erhalten = 400000 Reïs jährlich.

§. 4. So lange nicht Vorkehrung bezüglich des Uebergangs der den Postdirectoren zufliefsenden Expeditions- und anderer Gebühren auf den Staat getroffen ist, werden dieselben diese Gebühren ungetheilt an Stelle derjenigen Beträge erhalten, von welchen die §§. 2 und 3 handeln.

Art. 110. Diejenigen Beamten, welche Kraft des gegenwärtigen Gesetzes als attachirte Beamte bei der Verwaltung verbleiben, werden zu den Bewerbungen für die Stellen als Offiziale 2. Klasse und als Schreiber beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugelassen; denselben wird unter gleichen Umständen der Vorzug vor den jenem Ministerium fremden Bewerbern gegeben.

Art. 111. Für jetzt werden nicht besetzt:

1. sechs Stellen für Offiziale 1. Klasse beim Dienst der Posten und Telegraphen aufserhalb der Distrikte Lissabon und Porto;

2. drei Stellen für Offiziale 2. Klasse ebendaselbst;

3. drei Stellen für Hauptleitungs-Aufseher.

Die Stellen, von denen dieser Artikel handelt, werden besetzt:

1. diejenigen für Offiziale 1. Klasse nach Mafsgabe der zur Erledigung kommenden, von den Administratoren der Posten von Beja, Coimbra, Faro, Santarem, Villa Real und Vizen bekleideten Aemter;

2. diejenigen für Offiziale 2. Klasse und Hauptleitungs-Aufseher, je nachdem der Telegraphendienst in den Distrikten Angra, Horta und Ponta Delgada eingerichtet wird.

Art. 112. Die Anrechte, von welchen die Art. 19 und 20 des Regulativs vom 13. August 1824 handeln, werden denjenigen Beamten gewährleistet, welche gegenwärtig der General-Direction der Posten des Königreiches oder den Central-Administrationen und den diesen unterstellten Behörden angehören. Das Gleiche gilt von den im Ruhestande lebenden Beamten.

Art. 113. Die Verwahrer der Register und Tratten der Postadministrationen zu Lissabon und Porto werden in die neuen Aemter der Verwahrer bei den Postabtheilungen der betreffenden Administrationen eingestellt.

Der Registrator der Postadministration zu Lissabon wird in das gleiche Amt bei der Abtheilung der Telegraphen und Leuchtthürme der neuen Administration zu Lissabon eingestellt.

Der Schatzmeister der Postadministration zu Porto wird in das gleiche Amt bei der Abtheilung der Telegraphen und Leuchtthürme der neuen Administration zu Porto eingestellt.

Art. 114. Die Aemter der wirklichen sowie der überzähligen Postkondukteure werden abgeschafft.

§. 1. Den wirklichen Kondukteuren wird gewährleistet:

1. das Gehalt,

2. eine tägliche Entschädigung von 600 Reïs für den Expeditionsdienst.

§. 2. Den überzähligen Postkondukteuren wird in der Reihenfolge ihres Dienstalters die Anstellung in den Stellen für ständige Arbeiter, welche bei den Administrationen oder bei der General-Direction zur Erledigung kommen, gewährleistet.

§. 3. Da die Zahl der wirklichen und überzähligen Kondukteure durch diese Mafsregel beschränkt wird, so werden die Funktionen derselben versehen:

1. bei den Bahnposten durch ständige Arbeiter der Administrationen,

2. im Expeditionsdienste durch Distribuidores.

Art. 115. Die Briefträger und die Kartirungsbeamten bilden eine einzige Kategorie mit der Bezeichnung Distribuidores.

Die ersten Vakanzen bei den Distribuidores werden durch überzählige Briefträger erledigt.

Art. 116. Die Erhöhung des Einkommens aus Anlafs der langen Dauer der Dienstzeit wird abgeschafft.

Denjenigen Briefträgern, welche nicht den Vortheil des Dritten oder Fünften geniefsen, kann kein geringeres Einkommen gewährt werden, als dasjenige, welches sie am Tage der Veröffentlichung dieses Gesetzes bezogen haben.

Art. 117. Die den Munizipal-Kammern ertheilte neue Vorschrift über die Einrichtung und den Betrieb der Leitungen und Stationen wird am 1. Juli 1880 in Kraft treten.

Art. 118. Alle Abänderungen dieses Gesetzes und des Reglements, welches die Regierung in Ausführung des Gesetzes erlassen wird, werden als Theile desselben angesehen und an geeigneter Stelle durch Nachträge, Zusätze und Streichung von Artikeln oder Theilen derselben ausgedrückt.

Gegeben am 7. Juli 1880.

gez. Augusto Saraivo de Carvalho.

Von einer Wiedergabe der im Texte des Gesetzes erwähnten Tabellen ist Abstand genommen worden, weil dieselben für die Kenntnifs der gesetzlichen Bestimmungen, sowie der Organisation des Portugiesischen Post- und Telegraphenwesens, welche als Hauptzweck dieser Uebersetzung in's Auge gefafst worden ist, als entbehrlich bezeichnet werden können, und weil dieselben im Weiteren unverhältnifsmäfsig viel Raum beanspruchen würden.

---

## 86. Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1878*).

### I. Postwesen.

Die Zahl der **Postanstalten** in Bayern ist im Jahre 1878 um 23 vermehrt worden, so dafs Ende 1878 1311 Postanstalten gegenüber 1288 Ende 1877 bestanden. Der Stand der Postanstalten nach ihren verschiedenen Klassen war am Schlusse des Jahres 1878 folgender: 28 Haupt- und Filialexpeditionen am Sitze der Königlichen Ober-Postämter; 24 Postämter, darunter 16 Post- und Bahnämter; 25 Postverwaltungen, darunter 18 Post- und Bahnverwaltungen; 1143 Postexpeditionen, darunter 370 Post- und Bahnexpeditionen und 56 Postexpeditionen mit statusmäfsigem Personal; 91 Postablagen. Bei 417 Postanstalten war mit dem Postdienst der Telegraphendienst verbunden. In Bayern entfällt eine Postanstalt auf 57,8 qkm und auf 3831 Einwohner, im Deutschen Reichs-Postgebiet dagegen auf 62,9 qkm und auf 5071 Einwohner.

Die Zahl der Ende 1878 aufgestellten **Postbriefkasten** betrug 6039 gegen 5889 im Jahre 1877. Hiervon waren aufgestellt in Orten mit Postanstalten 2226, in Orten ohne Postanstalten 3813.

---

*) Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1877 siehe S. 457 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1879.

Ein Briefkasten entfällt auf 12,6 qkm und auf 832 Einwohner, im Deutschen Reichs-Postgebiet dagegen auf 10,2 qkm und auf 821 Einwohner.

Das **Gesammtpersonal** umfafste Ende 1878 5 979 Personen gegenüber 5 765 Ende 1877, und zwar betrug die Zahl der Beamten 2 129, der Unterbeamten 2 871, der Posthalter 163 (ausschliefslich 207 Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten waren) und der Postillone 816.

Die Zahl der **Postställe** (Posthaltereien) betrug 370 gegen 371 im Vorjahre. Von den Postställen waren 144 selbstständig, 207 mit dem Expeditionsdienste versehen und 19 Relais.

An **Postpferden** waren 1 929 gegen 1 932 im Vorjahre vorhanden. Der Bestand an **Postwagen** und **Schlitten** betrug 1 777 gegen 1 732 im Jahre 1877. Davon waren Eigenthum des Staates 504, Eigenthum der Posthalter 1 273.

**Postverbindungen.** a) Auf Eisenbahnen wurden täglich 526 Postkurse unterhalten, und zwar 104 Bahnpostkurse mit Briefpostdienst, 127 Bahnpostkurse mit Brief- und Fahrpostdienst und 295 Bahnpostkurse mit Fahrpostdienst. Aufserdem wurde bei 144 Eisenbahnzügen der Posttransport durch das Eisenbahnpersonal vermittelt.

b) Auf Landstrafsen wurden täglich 518 Postomnibuskurse und Packwagenfahrten und 172 Kariolpostkurse unterhalten.

c) Auf Wasserstrafsen dienten zur Vermittelung des Postverkehrs nach und aus der Schweiz zwischen Lindau-Romanshorn-Rorschach und in umgekehrter Richtung täglich zwei bis drei Mal Dampfboote.

Die Gesammtzahl der **von den Posten zurückgelegten Kilometer** betrug 23 630 365 gegen 23 431 199 im Jahre 1877, und zwar wurden zurückgelegt von den Posten auf Eisenbahnen 10 620 787, auf Landstrafsen 12 892 742 und auf Wasserstrafsen 116 836 km.

Die **Gesammtzahl** der durch die bayerischen Postanstalten im Jahre 1878 **beförderten Sendungen** ist gegen das Vorjahr um 5 516 159 Stück oder 3,2 pCt. gestiegen. Dieselbe betrug 1878 176 226 249 Stück, 1877 170 710 090 Stück. Von dieser Gesammtzahl entfallen auf die Briefe 60 410 710 Stück oder 34,3 pCt., Postkarten 5 798 304 Stück (3,3 pCt.), Drucksachen und Geschäftspapiere 4 799 627 Stück (2,7 pCt.), Waarenproben 1 162 010 Stück (0,7 pCt.), Zeitungsnummern 82 009 723 Stück (46,5 pCt.), Postanweisungen 4 781 904 Stück (2,7 pCt.), Postauftragsbriefe 267 899 Stück (0,2 pCt.), Briefe mit Werthangabe 2 201 381 Stück (1,3 pCt.), Packete ohne Werthangabe 8 011 259 Stück (4,5 pCt.), Packete mit Werthangabe 5 850 220 Stück (3,3 pCt.), Postnachnahmesendungen 933 212 Stück (0,5 pCt.).

Der durch die Post vermittelte **Gesammt-Werthbetrag** der Geld- und Werthsendungen belief sich im Jahre 1878 auf 1 312 887 572 M., gegen 1 268 217 539 M. im Jahre 1877, das sind 3,5 pCt. 1878 mehr. Von diesem Werthbetrage entfallen auf die Postanweisungen 270 758 560 M. (20,6 pCt.), auf die Postauftragsbriefe 31 679 902 M. (2,4 pCt.), auf die Briefe mit Werthangabe 406 615 656 M. (31,0 pCt.), auf die Packete mit Werthangabe 591 655 140 M. (45,1 pCt.) und auf die Nachnahmesendungen 12 178 314 M. (0,9 pCt.).

Es betrug das **Gewicht** der Packete ohne und mit Werthangabe im Jahre 1878 32 499 277 kg gegen 26 885 877 kg im Jahre 1877, und zwar betrug das Gewicht der Packete ohne Werthangabe 19 151 254 kg, das der Packete mit Werthangabe 13 348 023 kg.

Die Zahl der im Jahre 1878 mit den bayerischen Posten **beförderten Personen** betrug 722 178 gegen 718 033 im Jahre 1877.

**Briefverkehr.** Die Summe der beförderten Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben) betrug im Jahre 1878 72 170 651 Stück oder 3 482 758 Stück (5,1 pCt.) gegen das Vorjahr mehr. Von diesen Briefsendungen entfallen auf den internen bayerischen Verkehr 49 336 244 Stück (68,4 pCt.), auf den Verkehr aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Un-

garn nach Bayern 16 054 133 Stück (22,2 pCt.), auf den Verkehr aus dem übrigen Auslande nach Bayern 3 691 102 Stück (5,1 pCt.), auf den Verkehr aus Bayern nach dem Auslande (ausschliefslich der Sendungen nach dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn)*) 3 065 580 Stück (4,2 pCt.), und auf den Durchgangsverkehr vom Auslande nach dem Auslande 23 592 Stück (0,1 pCt.).

**Interner Briefverkehr.** Innerhalb Bayerns wurden befördert: Briefe, frankirt 34 908 953 Stück, unfrankirt 699 474 Stück, eingeschrieben 1 309 988 Stück, portofrei 5 268 446 Stück; Postkarten 4 071 554 Stück; Drucksachen 2 501 181 Stück; Waarenproben 576 648 Stück, zusammen 49 336 244 Stück. Von den Briefen waren frankirt 98 pCt., unfrankirt 2 pCt.; von den innerhalb des Deutschen Reichs-Postgebiets beförderten Briefen waren dagegen frankirt 96 pCt., unfrankirt 4 pCt.

**Briefsendungen aus dem Deutschen Reichs-Postgebiete, Württemberg und Oesterreich-Ungarn.** Es wurden befördert: Briefe, frankirt 11 300 076 Stück, unfrankirt 135 422 Stück, eingeschrieben 760 638 Stück, portofrei 174 904 Stück; Postkarten 1 470 996 Stück; Drucksachen 1 804 523 Stück; Waarenproben 407 574 Stück; zusammen 16 054 133 Stück.

**Briefsendungen aus dem übrigen Auslande.** Es betrug die Zahl der beförderten Briefe: frankirt 2 970 406 Stück, unfrankirt 56 088 Stück, eingeschrieben 120 032 Stück, portofrei 6016 Stück; Postkarten 147 618 Stück; Drucksachen 265 842 Stück; Waarenproben 125 100 Stück; zusammen 3 691 102 Stück.

**Briefsendungen nach dem Auslande** (ausschliefslich nach dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn). Es wurden befördert: Briefe, frankirt 2 543 366 Stück, unfrankirt 50 508 Stück; eingeschrieben 83 360 Stück, portofrei 5 946 Stück; Postkarten 106 362 Stück; Drucksachen 224 360 Stück; Waarenproben 51 678 Stück; zusammen 3 065 580 Stück.

**Durchgangs-Briefverkehr.** Im Durchgang durch Bayern, vom Auslande nach dem Auslande, wurden befördert: Briefe, frankirt 14 551 Stück, unfrankirt 954 Stück, eingeschrieben 1 582 Stück; Postkarten 1 774 Stück; Drucksachen 3 721 Stück; Waarenproben 1 010 Stück; zusammen 23 592 Stück.

Von der Gesammtzahl der innerhalb Bayerns, sowie aus fremden Postgebieten nach Bayern beförderten Briefsendungen entfallen 13,7 Stück auf einen Einwohner, wogegen auf je einen Einwohner im Deutschen Reichs-Postgebiet von den gleichartigen Sendungen 18,4 Stück entfallen.

Die Zahl der beförderten einzelnen Zeitungsnummern betrug im Jahre 1878 82 009 723, im Jahre 1877 81 140 399, mithin im Jahre 1878 mehr 869 324 oder 1,1 pCt.

**Postanweisungsverkehr.** Die Gesammt-Stückzahl der beförderten Postanweisungen betrug 4 781 904 im Betrage von 270 758 560 M., oder 272 053 Stück (6,0 pCt.) gegen das Vorjahr mehr. Von diesen Postanweisungen entfielen auf den internen Verkehr 2 712 113 Stück im Betrage von 131 883 703 M., auf den Verkehr nach anderen Postgebieten 1 233 173 Stück im Betrage von 82 570 682 M., auf den Verkehr aus anderen Postgebieten 836 618 Stück im Betrage von 56 304 175 M.

**Postauftragsbriefe.** Die Gesammtzahl der beförderten Postauftragsbriefe betrug 267 899 Stück, der einzuziehende Betrag belief sich auf 31 679 902 M. Gegen das Vorjahr hat sich vermehrt die Stückzahl um 27 849, der Betrag um 5 127 240 M. Von den Postauftragsbriefen waren zur Geldeinziehung 257 469 Stück, zur Wechselaccept-

*) Ueber die Zahl der Sendungen aus Bayern nach dem Deutschen Reichs-Postgebiete, Württemberg und Oesterreich-Ungarn enthält die bayerische Poststatistik keine Angaben. Die Stückzahl dieser Sendungen dürfte der Zahl der Sendungen nach Bayern aus diesen Postgebieten annähernd gleich sein.

einholung 10 430 Stück. Von den Postauftragsbriefen zur Geldeinziehung entfielen auf den internen Verkehr 105 790 Stück im Betrage von 12 569 268 M., auf den Verkehr aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet und Württemberg 151 398 Stück im Betrage von 19 072 260 M., aus der Schweiz und Helgoland 145 Stück im Betrage von 17 346 M., nach der Schweiz und Helgoland 136 Stück im Betrage von 21 028 M. Von den Aufträgen zur Accepteinholung entfielen auf den internen Verkehr 2 708 Stück, auf den Verkehr aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet und Württemberg 7 722 Stück.

**Briefe mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Briefe mit Werthangabe betrug 2 201 381 Stück mit einem angegebenen Werthe von 406 615 656 M., oder gegen das Vorjahr 81 196 Stück (3,8 pCt.) und 8 794 847 M. (2,2 pCt.) mehr. Von der Gesammtzahl entfielen auf den internen Verkehr 1 075 456 Stück mit einem Werthbetrage von 293 189 238 M., auf den Verkehr aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn 970 426 Stück mit 66 670 534 M., auf den Verkehr aus dem übrigen Auslande 59 263 Stück mit 14 707 110 M., nach dem Auslande (ausschliefslich nach dem Deutschen Reichs - Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn) 74 158 Stück mit 23 427 180 M., auf den Durchgangsverkehr 22 078 Stück mit 8 621 594 M.

**Packete ohne Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Packete ohne Werthangabe betrug 8 011 259 Stück, gegen das Vorjahr 245 535 Stück oder 3,2 pCt. mehr. Das Gesammtgewicht der Packete betrug 19 151 254 kg. Von der Gesammtzahl wurden befördert: im internen Verkehr 6 084 075 Stück im Gewichte von 14 037 132 kg, aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn 1 668 146 Stück im Gewichte von 4 488 910 kg, aus dem übrigen Auslande 124 042 Stück im Gewichte von 281 438 kg, nach dem Auslande (ausschliefslich nach dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn) 89 094 Stück im Gewichte von 256 708 kg, im Durchgang durch Bayern 45 902 Stück im Gewichte von 87 066 kg.

**Packete mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Packete mit Werthangabe betrug 5 850 220 Stück, gegen das Vorjahr 499 652 Stück oder 9,3 pCt. mehr. Es betrug das Gewicht der Packete 13 348 023 kg gegen 10 864 297 kg im Vorjahre. Der angegebene Werth betrug 591 655 140 M., dagegen im Vorjahre 570 971 516 M.

Von der Gesammtzahl im Jahre 1878 wurden befördert:

| | Stück | Gewicht: kg | Werthbetrag: M. |
|---|---|---|---|
| innerhalb Bayerns | 4 022 858 | 9 837 108 | 428 774 724 |
| aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn | 1 652 326 | 2 844 879 | 130 105 368 |
| aus dem übrigen Auslande | 71 230 | 316 704 | 13 376 168 |
| nach dem Auslande (ausschliefslich Deutsches Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn) | 64 604 | 172 740 | 12 654 180 |
| im Durchgang durch Bayern | 39 202 | 176 592 | 6 744 700 |
| zusammen | 5 850 220 | 13 348 023 | 591 655 140. |

**Nachnahmesendungen.** Die Gesammtzahl der beförderten Nachnahmesendungen betrug 933 212 Stück, und zwar Nachnahmebriefe 304 216 Stück, Nachnahmepackete 628 996 Stück. Der auf diesen Sendungen haftende Nachnahmebetrag belief sich auf 12 178 314 M. Von der Gesammtzahl wurden befördert: im internen Verkehr 667 942 Stück mit einem Betrage von 8 046 450 M., aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn 231 610 Stück mit einem Betrage von 3 438 008 M., aus dem übrigen Auslande 15 876 Stück mit einem Betrage von 338 166 M.,

nach dem Auslande (ausschliefslich nach dem Deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg und Oesterreich-Ungarn) 17 784 Stück mit einem Betrage von 355 690 M.

**Unbestellbare Postsendungen.** Von den in Bayern aufgegebenen, nach Bayern und nach dem Auslande bestimmten gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen kamen nach dem Aufgabeorte als unbestellbar zurück 224 655 Stück oder 0,45 pCt. Von diesen Briefen konnten nachträglich bestellt oder an die Absender zurückgegeben werden 160 003 Stück oder 71,2 pCt., blieben endgültig unbestellbar 64 652 Stück oder 28,8 pCt. Die endgültig unbestellbaren Briefe bildeten von der Gesammtstückzahl der aufgegebenen Briefe 0,131 pCt., im Deutschen Reichs-Postgebiet dagegen 0,037 pCt.

**Postwerthzeichen.** An Postwerthzeichen wurden im Jahre 1878 an das Publikum verkauft bz. zur Verrechnung des baar erhobenen Frankos verwendet 62 740 200 Stück zu einem Nennwerthe von 6 940 159 M. 70 Pf., und zwar: Freimarken zu 3 Pf. 9 822 960 Stück, zu 5 Pf. 1 612 800 Stück, zu 10 Pf. 33 606 300 Stück, zu 20 Pf. 4 240 000 Stück, zu 25 Pf. 1 314 840 Stück, zu 50 Pf. 1 526 820 Stück, zu 1 M. 189 950 Stück, zu 2 M. 41 750 Stück; gestempelte Briefumschläge zu 10 Pf. 397 650 Stück; Portomarken zu 3 Pf. 14 280 Stück, zu 5 Pf. 15 240 Stück, zu 10 Pf. 72 660 Stück; gestempelte Postkarten zu 3 Pf. 924 450 Stück, zu 5 Pf. 5 774 250 Stück, zu 6 Pf. 3 100 Stück, zu 10 Pf. 62 975 Stück; gestempelte Streifbänder zu 3 Pf. 167 500 Stück; gestempelte Postanweisungsformulare zu 10 Pf. 123 750 Stück, zu 20 Pf. 2 574 675 Stück, zu 30 Pf. 145 550 Stück, zu 40 Pf. 108 700 Stück.

**Finanzergebnisse.** Die Gesammt-Einnahme betrug 9 273 204 M., die Ausgabe 8 797 543 M., mithin der Ueberschufs 475 661 M. Von der Einnahme entfallen auf den Erlös aus dem Verkauf der Postwerthzeichen, sowie auf baar erhobene Beträge an Porto und sonstige Gebühren für Beförderung und Bestellung der Postsendungen 9 191 602 M. Von der Ausgabe entfallen auf Gehälter und Vergütungen 5 247 590 M., auf die Kosten für Beförderung von Posten auf Eisenbahnen, Landstrafsen und Wasserstrafsen, einschliefslich der Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der Postwagen 2 097 729 M., auf den Ankauf und die Unterhaltung der Postgebäude, Inventarien, Miethsvergütungen und auf die Kosten für Heizung, Erleuchtung und andere kleine Ausgaben 764 328 M.

## II. Telegraphenwesen.

Die Zahl der **Telegraphenstationen** ist gegen das Vorjahr um 24 vermehrt worden. Dieselbe betrug Ende 1878 1 017, Ende 1877 993. Am Schlusse des Jahres 1878 war der Stand der im Betriebe befindlichen Telegraphenstationen nach Mafsgabe der verschiedenen Klassen folgender: Staats-Telegraphenstationen 990, und zwar selbstständige 27, mit dem Postdienst vereinigte 420, mit dem Eisenbahndienst vereinigte 543; Privat-Telegraphenstationen 27, und zwar bei der Pfälzer Bahn 20, bei der Elm-Gemünder Bahn 3, bei der hessischen Ludwigsbahn 4, zusammen 1 017 Telegraphenstationen. Von diesen Stationen sind 6 auf österreichischem Gebiet belegen. Von den 1 011 Telegraphenstationen innerhalb Bayerns entfällt hiernach je eine Station auf 75,03 qkm und auf 4 967 Einwohner. Innerhalb des Deutschen Reichs-Telegraphengebiets entfällt dagegen eine Telegraphenstation auf 107,3 qkm und auf 8 649 Einwohner. Hinsichtlich der Dienststunden vertheilen sich die Telegraphenstationen wie folgt: mit ununterbrochenem Dienst 3, mit verlängertem Tagesdienst bis Mitternacht 4, mit vollem Tagesdienst 590, mit beschränktem Dienst 420. Am Schlusse des Jahres 1878 waren bei den Staats-Telegraphenstationen 1 808 **Telegraphenapparate,** nämlich 16 Hughes-, 10 Duplex-, 1 409 Morse- und 373 Zeiger-Apparate im Betriebe. Aufserdem standen für die Läutewerkslinien des Staatsbahndienstes 245 Morse-Apparate und

405 Läute-Induktoren in Verwendung.

Die **Länge sämmtlicher Linien** betrug Ende 1878 8 094,27 km mit 34 141,24 km Drahtleitung. Von letzteren entfallen 23 394,83 km auf den Staats-Telegraphen und 10 746,41 auf den Bahn-Telegraphen.

Das statusmäſsige **Personal** des selbstständigen Telegraphendienstes betrug im Jahre 1878 389 Personen, und zwar 336 Beamte, 53 Unterbeamte.

Die **Gesammtzahl der beförderten Telegramme** betrug 1 837 436 gegen 1 976 458 im Jahre 1877, mithin 1878 weniger 139 022 Telegramme. Von den Telegrammen wurden befördert: im internen Verkehr: Staats-Telegramme 44 039, Bahndienst - Telegramme 35 779, Privat - Telegramme 767 898, zusammen 847 716 Telegramme; nach dem Auslande 387 068; aus dem Auslande 418 043; im Durchgangsverkehr 184 609 Telegramme.

**Finanzergebnisse.** Es betrug die Einnahme 1 025 289 M., die Ausgabe 1 063 256 M., so daſs ein Zuschuſs von 37 967 M. erforderlich war.

---

## 87. Reisen des Dr. Holub in Südafrika.

Der praktische Arzt Dr. Holub aus Prag, welcher vor einiger Zeit von einem siebenjährigen Aufenthalte in Südafrika nach Europa zurückgekehrt ist, hat in einer Sitzung der *Royal Geographical Society* in London vom 26. Januar d. J. über seine Erlebnisse auf afrikanischem Boden einen äuſserst interessanten Vortrag gehalten, den wir im Auszuge nachstehend wiedergeben.

Dr. Holub verlieſs seine Vaterstadt Prag im Jahre 1872 in der Absicht, für sein Heimathland Böhmen einen Antheil an der Ehre der Erforschung Afrikas zu erringen und die Museen Oesterreichs und Böhmens durch naturgeschichtliche und ethnographische Sammlungen zu bereichern.

Die Mittel, über welche der Reisende verfügte, waren sehr gering; 53 Pfd. Sterl. betrug seine ganze Baarschaft, welche er dazu noch unter der Bedingung baldiger Rückerstattung von einigen Freunden entliehen hatte. Als Dr. Holub in Port Elisabeth den Fuſs auf afrikanischen Boden gesetzt und den Eingangszoll für seine Habseligkeiten entrichtet hatte, machte er die unangenehme Wahrnehmung, daſs sein Geldvorrath auf 3 Pfd. Sterl. zusammengeschmolzen war. Auch ohne die bezügliche Versicherung des Reisenden würden wir gerne glauben, daſs dieser Tag der Landung an der afrikanischen Küste unter so wenig erfreulichen Aussichten in die Zukunft nicht zu den angenehmsten seines Lebens gehört haben mag.

Glücklicherweise fand Dr. Holub in dem österreichischen Konsul zu Port Elisabeth einen Freund, der sich seiner warm annahm und ihn bei mehreren deutschen Familien einführte. Es dauerte nicht lange, so hatte er einen kleinen Kreis von Patienten gewonnen und es wurde ihm das Anerbieten gemacht, sich in Port Elisabeth als Arzt niederzulassen. So verlockend die Aussicht auf eine behagliche und gewinnbringende Existenz auch schien, so konnte sich unser Reisender doch nicht dazu bestimmen lassen, in Port Elisabeth zu bleiben; es zog ihn nach dem Innern des Kontinents, dessen Erforschung er sich zum Ziel gesetzt hatte. Sein Weg führte ihn zunächst nach den Diamantfeldern, wo er am 26. August 1872 eintraf und alsbald seine ärztliche Wirksamkeit begann. Ueber seine Thätigkeit als Arzt in den Diamantfeldern entwirft Dr. Holub eine ergötzliche Schilderung. Er bewohnte ein gemiethetes Zelt aus Baumwollenstoff, welches einen Raum von 6 Fuſs Breite und 8 Fuſs Länge umschloſs. Dieser äuſserst beschränkte Raum diente dem Inhaber gleichzeitig als Schlafzimmer, Apotheke, Werkstatt und Konsultationszimmer.

Nicht selten kam der Fall vor, daſs zur Mittagszeit, wenn die afrikanische Gluthsonne durch das Baumwollenzeug

des Zeltes hindurchdrang, der Arzt mit seinem ihn konsultirenden Patienten unter einen Sonnenschirm hinunterkriechen mufste, um es in dem Zelte überhaupt aushalten zu können. Aehnliche Schutzmafsregeln waren erforderlich, wenn Regengüsse auf das armselige Zelt herniederstürzten. In dieser primitiven Behausung praktizirte Dr. Holub bis in den Monat Februar 1873. Sein Geldvorrath erschien ihm nunmehr ausreichend, die erste Reise in das Innere des südlichen Afrikas antreten zu können, und er säumte nicht mit der Ausführung derselben. Diese Wanderung führte den Reisenden zu den südlichen Stämmen der Betschuanen und in den südlichen Theil der Transvaal-Republik. Nach einer Abwesenheit von zwei Monaten kehrte er nach den Diamantfeldern zurück und nahm dort vorübergehend seine ärztliche Thätigkeit wieder auf, um sodann am 3. November 1873 eine zweite Reise in das Innere Afrikas anzutreten, auf welcher er vier Königreiche der Betschuanen besuchte und in nördlicher Richtung bis nach Shoshong vordrang. Diese Reise hatte sechs Monate gedauert. Nach erfolgter Rückkehr zu den Diamantfeldern fiel es dem Reisenden schwer, die frühere Praxis wiederzugewinnen, da die bisher von ihm behandelten Personen sich inzwischen anderen Aerzten zugewandt hatten und mit einem Manne nicht mehr in Verbindung treten wollten, von dem sie doch annehmen durften, dafs er sie nach kurzer Anwesenheit der Behandlung anderen Aerzten überlassen werde. Es dauerte daher bis zum 6. März 1875, bis Dr. Holub sich die Mittel zu seiner dritten Reise in das Innere verschafft hatte. Diese Reise, die weiteste und längste, welche Dr. Holub zurückgelegt hat, führte ihn durch sämmtliche Königreiche der Betschuanen bis zum Reiche der Marutse nördlich des Zambesi.

Erst nach einer Abwesenheit von 21 Monaten kehrte er zu den Diamantfeldern zurück. Eine bis ins Einzelne gehende Schilderung dieser Reise ist der Hauptzweck des in der Sitzung der *Royal Geographical Society* gehaltenen Vortrages gewesen. Wir müssen uns auf die Wiedergabe der wesentlichsten Erlebnisse auf dieser interessanten Wanderung beschränken.

Dr. Holub reiste von den Diamantfeldern nach Norden über Christiania, Driefontein und Houmansflei nach dem Gebiete der Koranas am Hartflusse, von dort durch zwei Königreiche der Betschuanen längs der Grenze des Transvaalgebietes nach der Ortschaft Zeerust im Marico-Distrikt. Von Zeerust aus wurde die Ortschaft Linskana besucht, wo der Reisende Gelegenheit hatte, von den segensreichen Erfolgen Kenntnifs zu nehmen, die ein deutscher Missionair, Jenson, durch seine Wirksamkeit unter dem Stamme der Baharutse erzielt hat. Die Baharutse sind durch Jensons Einwirkung ein fleifsiger, Ackerbau treibender Volksstamm geworden, welcher mit den Erzeugnissen seiner Felder Tauschhandel nach den Diamantfeldern treibt.

Nach Durchwanderung des nächstfolgenden Königreichs, desjenigen der Banguaketse, unter denen englische Missionaire thätig sind, betrat der Reisende nach Ueberschreitung der Dwars-Berge und des Schweinfurt-Passes den östlichen Theil des Königreichs der Bakuenas, welches von einem bei den Reisenden wegen seines falschen Charakters berüchtigten Häuptlings, Namens Sechele, regiert wird.

Dr. Holub trat mit Sechele denn auch nicht in Verbindung, sondern wandte sich alsbald in nördlicher Richtung längs des grofsen Maricoflusses nach dem Limpopo oder Krokodilflusse, einem der grofsen Ströme des südlichen Afrikas.

An den Ufern desselben traf der Reisende auf eine grofse Anzahl der sogenannten Damara-trekkers, d. h. »Auswanderer nach dem Damara-Land«, holländischer Boers, die aus Unzufriedenheit mit dem Regiment des Präsidenten Bürgers von der Transvaal-Republik zu einer Expedition in das Damara-Land zusammengetreten waren, um sich dort niederzulassen und einen neuen Freistaat zu gründen.

Es gelang dem Reisenden leider nicht, diese Leute von ihrem gefahrvollen Unternehmen durch Zureden

abzubringen. Wie sehr die Abmahnungen des Dr. Holub begründet waren, sollte sich nur zu bald ergeben; die Expedition der Damara-trekkers schlug fehl und kostete einer grofsen Zahl der Betheiligten das Leben.

Nach Ueberschreitung des Notuany, eines Nebenflusses des Limpopo, betrat der Reisende das Königreich der östlichen Bamangwatos, in dessen Hauptstadt Shoshong er am 19. Mai, zwei und ein halb Monate nach seiner Abreise von den Diamantfeldern, eintraf.

In Shoshong stand Dr. Holub von einem früheren Besuche auf seiner zweiten Reise her noch in gutem Andenken. Er hatte damals seine Kunst unter den Eingeborenen ausgeübt und sich das Vertrauen derselben in hohem Grade erworben. Die Behandlung, welche man ihm zu Theil werden liefs, war in Folge dessen eine vorzügliche und seine Freiheit in Bezug auf den Verkehr mit den Bewohnern ganz uneingeschränkt. Mit dem in Shoshong residirenden König Khame, von dessen Aufrichtigkeit und Zuverlässigkeit Dr. Holub ein erfreuliches Bild entwirft, wurden die freundschaftlichsten Beziehungen angeknüpft. Der Reisende kann nicht umhin, mit Genugthuung hervorzuheben, dafs die trefflichen Charaktereigenschaften des Königs Khame entwickelt und gepflegt worden sind durch den Einflufs eines Europäers, der als der tüchtigste und erfahrenste Missionair in Südafrika angesehen werden mufs, des Rev. John Mackenzie, eines bei allen mit ihm in Berührung getretenen Volksstämmen hochverehrten und beliebten Mannes.

Nach vierzehn Tagen verliefs Dr. Holub das gastfreundliche Shoshong, begleitet von einem Diener des Königs Khame, welchen ihm derselbe für seine fernere Reise zur Verfügung gestellt hatte. Die Wanderung ging nunmehr in der Richtung nach den grofsen Salzseebecken im nördlichen Theile Südafrikas. Ueber den Charakter dieser Seenplatte, welche der Reisende nach grofsen Beschwerden erreichte, entwirft derselbe ein interessantes Bild. Es sind drei grofse Seebecken, von welchen ein jedes von einer Anzahl kleiner Salzseen umgeben ist. Auch die Wälder, welche die Seebecken von einander trennen, bergen im Inneren zahllose Salzsümpfe. Mit Wasser sind die Becken nur kurze Zeit nach starkem Regen gefüllt; die Tiefe beträgt zwischen 3 und 4 Fufs. Die Seen haben eine Verbindung nach Westen mit dem Ngami-See durch den Zoogaflufs, nach Osten mit dem Limpopo und dem Indischen Ozean durch den Chanengflufs.

Es ist dem Reisenden bei seiner Anwesenheit an den Salzseen gelungen, eine Thatsache aufzuklären, über welche bisher erhebliche Zweifel bestanden haben. Von einzelnen Reisenden, welche diese Gegenden berührt haben, ist nämlich behauptet worden, der vorerwähnte, die Verbindung zwischen dem Ngami-See und den Salzseen herstellende Zoogaflufs ströme nach Westen, während andere Reisende gesehen haben wollen, dafs der Lauf des Flusses nach Osten gehe. Das Räthsel ist nunmehr durch Dr. Holub gelöst: Beide Behauptungen sind richtig. Wenn nämlich das flache Wasserbecken des Ngami-Sees durch die Zuflüsse von Süden und Westen bis zum Ueberfluthen angefüllt ist, so strömt das überschüssige Wasser in den von Osten her in den Ngami-See einmündenden Zooga und bewirkt in demselben eine rückläufige Strömung von Westen nach Osten. Der Zooga giebt seinen Wasserüberschufs an die Salzseen ab, denen er entströmt, und die letzteren wiederum müssen bei ihrer geringen Tiefe die Uebermasse von Wasser nach Osten hin durch den Chanengflufs in den Limpopo und zum indischen Ozean treiben. In solchen Fällen entsteht also eine Strömung aus dem tiefsten Innern Südafrikas nach Osten zum indischen Ozean hin. Umgekehrt ist der Vorgang, wenn im Ngami-See ein Wassermangel entsteht und in den Salzseen zufällig ein Ueberflufs an Wasser herrscht. Dann treiben die zu einem einzigen riesigen Becken angeschwollenen Salzseen ihren Wasserüberschufs nach Osten in den Zooga und durch diesen zum Ngami-See. Der Zoogaflufs mufs eine umgekehrte Reise antreten; er fliefst von Osten

nach Westen, wie ihn viele Reisende gesehen haben.

Die Umgebung der Salzseen zeichnet sich durch einen prachtvollen tropischen Pflanzenwuchs aus. Viele Pflanzenarten treten hier für den aus dem Süden kommenden Reisenden zum ersten Male auf. Auch die Thierwelt, welche die Seeufer bevölkert, zeigt eine grofse Mannigfaltigkeit. Leider sind die Streifzüge in der Umgebung der Seen, namentlich an der Mündung des in dieselben strömenden Nataflusses insofern gefährlich, als die Matabele vom Stamme der Zulus alljährlich dort verkehren, um Salz zu holen. Dieser Volksstamm erweist sich gegen die Reisenden so feindlich, dafs es dringend gerathen ist, demselben auszuweichen. Dr. Holub empfiehlt allen Reisenden, welche diese Gegend betreten müssen, die Ufer des Nataflusses zuvor sorgfältig auskundschaften zu lassen, um Gewifsheit darüber zu erlangen, ob sich die Matabele etwa zum Zwecke der Salzgewinnung dort aufhalten. Bejahenden Falles soll es für die Reisenden gerathen sein, sich unter Vermeidung des Schiefsens, wodurch die Anwesenheit verrathen werden könnte, still in den tiefsten Wäldern aufzuhalten und die Reise nicht eher fortzusetzen, bis die Matabele vom Nataflusse abgezogen sind.

Nach dem Abmarsche von den Salzseen überschritt Dr. Holub eine mächtige sandige Hochebene, welche von dichten Waldungen überzogen ist, in denen sich zahlreiche Sümpfe befinden. Er gab der Hochebene den Namen „*Sandy-Pool Plateau*". Während der Monate Oktober bis Dezember ist die Ueberschreitung der Hochebene mit Gefahr verknüpft. Es wächst dort nämlich in dieser Jahreszeit eine giftige Lilie, deren Genufs das Vieh in wenigen Stunden tödtet. Erst wenn das Gras so hoch aufgeschossen ist, dafs das Vieh an die Giftpflanze nicht mehr heranreichen kann, ist die Gefahr beseitigt. Am 30. Juli wurde der erste Nebenflufs des Zambesistromes, der Deykah oder Dakaflufs erreicht, und am nächsten Tage traf der Reisende in dem Thale von Pandama Tenka auf die Handelsniederlassung der Herren Westbeach und Blockley.

Auch in diesem gastfreundlichen Orte hielt es unseren Reisenden, der seinem eigentlichen Reiseziele, dem Zambesistrome, zustrebte, nicht lange. Nach einem Aufenthalte von nur drei Tagen setzte er unter Zurücklassung seines Reisegefährten Herrn T. und seines Reisewagens den Weg in nordwestlicher Richtung fort und sandte nach seiner Ankunft an den Ufern des Chobeflusses unfern der Mündung desselben in den Zambesi eine Botschaft an Sepopo, den König des mächtigen nördlich des Zambesi gelegenen Marutsereiches, worin er um die Erlaubnifs bat, das Marutsereich betreten und erforschen zu dürfen. Schon nach wenigen Tagen kam günstige Antwort zurück. Fünf Boote mit zusammen fünfundzwanzig Mann Besatzung trafen ein, um Dr. Holub nach Shesheke, der Residenz Sepopos, abzuholen. Nach einer kurzen Fahrt auf dem Zambesi inmitten grofsartiger Uferlandschaften traf der Reisende in Shesheke ein, wo er von dem Könige gut aufgenommen wurde. Die Erlaubnifs zum Aufenthalte in Sepopos Reich wurde unter der Bedingung ertheilt, dafs Dr. Holub sich als ein »Monari« d. h. als ein Gentleman nach den Begriffen des Marutsestammes betragen werde. Die obersten Pflichten eines derartigen Gentleman bestehen darin, dafs er weder gegen die Gebräuche des Landes verstöfst noch Elephanten schiefst. Als einen solchen Gentleman haben die Marutse seiner Zeit den verewigten Dr. Livingstone geachtet, dem sie noch bis auf den heutigen Tag ein ehrenvolles Andenken bewahren.

Während des Aufenthaltes in Shesheke fafste Dr. Holub in Betreff seines weiteren Vordringens einen kühnen Entschlufs, der leider den verhängnifsvollen Ausgang des ganzen Unternehmens im Gefolge haben sollte. Im Interesse der Wissenschaft entschied er sich nämlich dafür, dem Laufe des Zambesi aufwärts zu folgen und nach Umständen bis nach Loanda an der afrikanischen Westküste vorzudringen. Die Einleitungen hierzu wurden alsbald ge-

troffen. Zunächst wurde ein in Shesheke anwesender portugiesischer Händler als Führer gedungen, wobei Dr. Holub Gelegenheit hatte, die auch von anderen Reisenden berichtete Thatsache festzustellen, dafs die Portugiesen den Weg von ihren Besitzungen an der afrikanischen Ostküste nach ihren Niederlassungen an der Westküste quer durch den Erdtheil recht gut kennen und dafs also jene Landstriche für die portugiesiche Nation keineswegs die *terra incognita* sind, für welche sie bisher allgemein gehalten wurden.

Ferner wurden Verabredungen getroffen, um vier Boote mit der nöthigen Bemannung zur Verfügung des Reisenden zu stellen. Vor dem Antritt der kühnen Fahrt eilte Dr. Holub noch einmal nach der Handelsniederlassung Pandama Tenka, um den dort zurückgebliebenen Reisegefährten, die Diener und einen Theil seines Gepäcks abzuholen. Bei der Ankunft in Pandama Tenka sollten sich unseren wackeren Reisenden bereits ernstliche Schwierigkeiten in den Weg stellen. Der Reisegefährte lehnte die Betheiligung an dem Unternehmen ab; die Mannschaften, welche Dr. Holub dingen wollte, um einen Theil des Gepäcks nach Shesheke zu schaffen, hatten schon anderweite Verpflichtungen eingegangen; der aus Shoshong vom König Khame mitgegebene Diener hatte inzwischen Weisung erhalten, nach Hause zurückzukehren; der aus der Kapstadt mitgebrachte Diener betrug sich derartig, dafs er entlassen werden mufste. Kurzum, Dr. Holub stand allein bei Beginn seines gefahrvollen Unternehmens.

Mancher Andere hätte unter solchen Umständen den Muth verloren und von den gehegten Plänen Abstand genommen. Nicht so unser Reisender, der sich sofort entschlofs, allein vorwärts zu dringen.

Er mufste zunächst darnach streben, von Pandama Tenka aus nach Shesheke, dem Ausgangspunkte für seine grofse Reise zurückzugelangen. Zu diesem Behufe nahm er das Anerbieten des auf der Handelsstation Pandama Tenka anwesenden Händlers Francis an, der sich bereit erklärte, für den Reisenden eine Anzahl Leute vom Stamme der Manansas zu dingen, sofern er geneigt wäre, mit ihm (Francis) nach den berühmten Viktoriafällen des Zambesi, in deren Nähe der Stamm der Manansas wohnt, zu wandern und von dort aus die Reise nach Shesheke auszuführen. Obwohl die Wanderung nach den Viktoriafällen einen Umweg darstellte, so ist Dr. Holub für diese Abschweifung von seinem Reisewege überreichlich belohnt worden durch den Anblick der Viktoriafälle, eines Naturschauspiels, dem kaum ein zweites auf der Erde an Grofsartigkeit gegenübergestellt werden kann. In einer Breite von einer viertel deutschen Meile stürzt der Zambesi, einer der mächtigsten Ströme Afrikas, in eine 400 Fufs tiefe Felsenschlucht senkrecht hinunter, gewaltige Dampf- und Nebelwolken unaufhörlich zum Himmel emporsendend.

Nach dreitägigem Aufenthalte in der Nähe der Fälle setzte Dr. Holub seine Reise unter Begleitung von vier inzwischen angeworbenen Eingeborenen fort und traf am 9. Oktober wieder in Shesheke ein. Dort sollte ihn neues Mifsgeschick erwarten. Die Mannschaft, welche er vor der Abreise von Shesheke zum Zwecke der Fortsetzung seiner Wanderung angeworben hatte, war des Wartens müde und von dannen gezogen. Ein Ersatz war nicht vorhanden. Auch verrieth König Sepopo wenig Lust, dem Reisenden zum Fortkommen behülflich zu sein. Dr. Holub mufste daher bis auf weiteres in Shesheke verweilen. Er benutzte diese Zeit aufs Eifrigste, um die Eigenschaften des Marutsestammes, in dessen Mitte er weilte, zu studiren und die inzwischen erworbenen Kenntnisse der verschiedenen Dialekte der Eingeborenen zu vermehren.

Am 1. Dezember ertheilte König Sepopo auf Andringen seiner Frauen dem Reisenden Erlaubnifs zur Fortsetzung seines Marsches und rüstete ihn mit 4 Kanoes und einer Mannschaft von 35 Mann aus, mit deren Hülfe er die Fahrt auf dem Zambesi beginnen sollte.

Leider sollte die unter günstigen

Aussichten unternommene Fahrt ein baldiges trauriges Ende finden. Am dritten Tage nach der Abreise wurde Dr. Holub vom Fieber befallen. Einen Tag später kenterte das beste, mit einem grofsen Theil des Schiefsvorrathes, mit Vorräthen an Medizin u. s. w., mit den gesammelten Pflanzen, Vögeln u. s. w. beladene Kanoe in einer Stromschnelle.

Durch diesen Unfall wurde der Fieberzustand des Reisenden, der seine Hoffnungen auf Fortsetzung der Reise immer mehr und mehr schwinden sah, in bedenklichem Grade verschlimmert; er verlor die Besinnung.

Inzwischen traf ein Befehl des Königs Sepopo ein, welcher dahin lautete, dafs Dr. Holub sofort nach Shesheke zurückgebracht werden müsse. Es war nicht etwa liebevolle Sorge, welche den von der Erkrankung des Reisenden in Kenntnifs gesetzten König zu diesem Befehle bestimmte, vielmehr abergläubische Furcht, der Reisende könne innerhalb des Ländergebietes der Marutse sterben und hieraus werde für den König und sein Volk viel Unheil entstehen. Aus diesem Grunde wollte Sepopo den Reisenden in seiner Nähe wissen, um ihn, sobald die Krankheit sich verschlimmerte, ungesäumt aufserhalb Landes schaffen zu lassen.

Dr. Holub errieth die geheimen Wünsche des Königs und verliefs Shesheke, sobald er im Stande war, sich fortzuschleppen. Er begab sich nach Ueberschreitung des Zambesi und des Chobeflusses in das Leshumothal, etwa neun Meilen südlich vom Zambesi, wo er in Begleitung von vier Dienern sich fünf Wochen lang aufhielt, und zwar unter überaus ungünstigen Verhältnissen. Dr. Holub war nämlich selbst zu sehr geschwächt, um der Jagd obzuliegen. Die vier Eingeborenen fürchteten sich vor dem Gebrauche der im Besitze des Reisenden befindlichen Hinterlader, in denen sie einen Zauber vermutheten. Es fehlte daher gänzlich an Fleischnahrung, die für den Gesundheitszustand des durch die Fieberanfälle geschwächten Reisenden erspriefslich gewesen wäre; der fortwährende Genufs von Pflanzenkost konnte keine Besserung hervorbringen. In dieser bedenklichen Lage brachte der Händler Westbeach von Pandama Tenka Hülfe, indem er Dr. Holub nach seiner Handelsniederlassung geleitete, von wo derselbe nach den Diamantfeldern zurückkehrte.

Der Vortrag des Dr. Holub wurde von der Versammlung der Königlichen Geographischen Gesellschaft mit lautem Beifall aufgenommen, und es wurde der Kühnheit und Energie des Mannes, der mit geringen Mitteln Grofses geleistet, allgemeine Anerkennung gezollt.

Seine Erlebnisse erweisen aufs Neue die bereits bei den Reisen anderer Forscher hervorgetretene Thatsache, dafs der Arzt sich zur Erforschung Afrikas besonders eignet, weil er durch Ausübung seiner Wissenschaft das Vertrauen der Eingeborenen am leichtesten gewinnt und Gelegenheit findet, Sitten und Gebräuche der einzelnen Völkerschaften kennen zu lernen, was für Reisende anderer Berufszweige oft überaus schwierig ist.

Möge es dem kühnen Forscher vergönnt sein, mit reichlicheren Mitteln und unter günstigeren Verältnissen seine Entdeckungsreisen wieder aufzunehmen und zu dem erstrebten Ziele, der Auffindung der Zambesi-Quellen, zu gelangen.

---

## 88. Philonides und Paternus, zwei Eilboten des Alterthums.

Die Mehrzahl unserer Leser wird bereits davon Kenntnifs haben, dafs im vorigen Jahre zu Olympia die Sandsteinbasis der Statue des Hemerodromen Philonides ausgegraben worden ist. Weniger bekannt dürfte jedoch die Vorgeschichte dieses für das Verkehrswesen bedeutungsvollen archäologischen Fundes sein.

Unterm 4. Oktober 1878 richtete nämlich der Chef der deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung an

den verdienstvollen Kenner des griechischen Alterthums, Herrn Prof. Dr. Curtius, ein Schreiben folgenden Inhalts: »Nachdem das Reichs-Postmuseum erst vor Kurzem eine werthvolle Bereicherung durch die Nachbildung des antiken Schreibgriffels erhalten hat, welchen Ew. Hochwohlgeboren in dem frisch geöffneten Grabe zu Orvieto aufgefunden hatten, veranlafst mich der grofsartige, sich zu einem wahrhaften Triumphe deutscher Wissenschaft und deutscher Ausdauer gestaltende Erfolg der Ausgrabungen auf dem ehrwürdigen Boden von Olympia, eine weitere Bitte an Sie zu richten, deren Erfüllung, wenn solche durch eine glückliche Fügung zu ermöglichen wäre, unseren noch in der Entwickelung begriffenen Sammlungen manche kostbare Reliquie aus der klassischen Zeit zuführen könnte. Schon jetzt sind, wie ich aus dem, dem Bundesrathe vorgelegten Berichte des Herrn Geheimen Bauraths Adler ersehen habe, überaus zahlreiche Bronze-Statuen, Reliefs, Säulenreste, Monolithe etc. aufgefunden worden, welche zu den olympischen Kampfspielen in enger Beziehung stehen. Ebenso hat man werthvolle Funde von epigraphischem Interesse an's Licht gefördert, welche über die Kampfspiele, die Sieger, deren Abstammung etc. oder über die Geber der Weihgeschenke Aufschlufs geben. Es läfst sich mit Recht annehmen, dafs unter so zahlreichen Funden auch solche Gegenstände nicht fehlen werden, die auf das Verkehrswesen der Hellenen Streiflichter zu werfen geeignet sind. Abbildungen von Wagen, Rossen und vom Wettlauf (δρόμος), von den Sendboten und Tagesläufern (ἄγγελοι, ἄγγαροι*), ἡμεροδρόμοι), selbst von den zum Postdienste verwendeten Thieren (Delische Theoris**) möchten auf Thonplatten, Säulenbasen oder an Monumenten zu finden sein. Manches ἐπίγραμμα, von denen Pausanias berichtet, möchte sich noch entdecken lassen, das uns diese Seite des alten Kulturlebens der Hellenen in unvergänglichen Zügen vergegenwärtigt. Wie interessant z. B. würde es sein, wenn man Reste der Statue des Philonides aus Kreta, der als Hemerodrom Alexanders des Grofsen im Wettlaufe zu Olympia gesiegt hatte, aufzufinden vermöchte! Sie kennen die Stelle des Pausanias (VI., 16), worin er berichtet, dafs er diese Statue an geweihter Stätte des Altisbodens***) aufgestellt gesehen habe.[1]) Solche und ähnliche Scenen und Erinnerungen aus dem Verkehrswesen von Hellas würden für die Ausfüllung mancher Lücken in der Kulturgeschichte von hohem Werthe sein. Wenn es Ihre kostbare, der Förderung und Erläuterung jener Schätze gewidmete Zeit gestatten sollte, auf die erwähnten Gegenstände Ihr Augenmerk zu richten, oder wenn Ew. Hochwohlgeboren die Güte hätten, die Leiter der Ausgrabungen hierfür ein wenig zu interessiren, so würden Sie den Unterzeichneten erneut zu verbindlichstem Danke verpflichten, zugleich aber einen schönen Lohn für mühevolle Forschungen in der Förderung idealer Zwecke finden.«

Ein günstiges Geschick wollte es, dafs die in obigem Schreiben gegebene Anregung alsbald zu dem gewünschten Ziele führte. Schon nach wenigen Monaten, Anfangs April 1879, gelangte direct vom Ausgrabungsfelde in Olympia durch Herrn Dr. Georg Treu an den Chef der deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung die erfreuliche Mittheilung, dafs die Sandsteinbasis gefunden sei, welche einst die Statue des

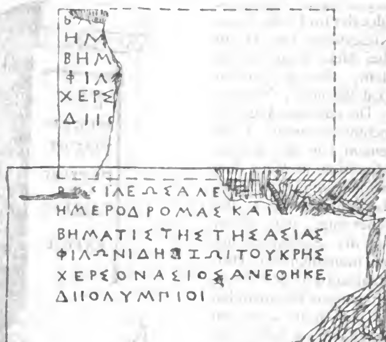
*) Anmerk d. Red. ἄγγαροι = reitende Boten, welche stationsweise durch ganz Persien standen, um königliche Botschaften zu befördern, erster Anfang einer Posteinrichtung. Herodot VIII, 98. Xenophon, Cyropaedie 8, 6, 17 und Snidas.

**) Herodot VI, 87.

***) Ἄλτις der heilige Hain des Zeus in Olympia.

[1]) Die Stelle in Παυσανίου τῆς Ἑλλάδος περιήγησις lautet: Τοῦ δὲ Ἀριστείδου ἐγγύτατα Μενάλκης ἕστηκεν Ἠλεῖος, ἀναγορευθεὶς Ὀλυμπίασιν ἐπὶ πεντάθλῳ, καὶ Φιλωνίδης Ζώτου, γένος μὲν ἐκ Χεῤῥονήσου τῆς Κρητῶν, Ἀλεξάνδρου δὲ ἡμεροδρόμος τοῦ Φιλίππου. Nach der erläuternden Uebersetznng von Carl Gottfried Siebel: *Proxime ad Aristiden Menalcas Eleus Olympici quinquertii victor extat; et Philonides Zoti filius, patria is quidem e Cretensi Cherrhoneso; Alexandro vero Philippi filio ex eo cursorum genere, qui, quod die uno ingens emitiuntur spatium, sunt Hemerodromi (id est diarii cursores) appellati.*

von Pausanias erwähnten Hemerodromen Philonides trug! Sie war am 21. März 1879 in der Südwestecke der Altis ausgegraben worden. Das Monument besteht aus gelbem Sandstein und trägt oben einen Falz zum Einlassen eines anderen kleineren Steinblockes, von welchem nach einer späteren Mittheilung des Herrn Dr. Treu ein Bruchstück am 27. November 1879 im Norden der Byzantinischen Kirche zu Olympia aus einer Mauer hervorgezogen wurde. Aus den vorhandenen Buchstabenresten dieses Fragmentes von grauem Kalkstein läfst sich schliefsen, dafs der obere Stein dieselbe Inschrift trug, wie der untere. Die Zusammenfügung beider Blöcke wird durch nachstehende, in 1/10 der natürlichen Gröfse ausgeführte Zeichnung veranschaulicht.



Den Wortlaut der Inschrift lassen wir in neuerer Schreibweise folgen.

Βασιλέως Ἀλε[ξάνδρου]
ἡμεροδρόμας καὶ
βηματιστὴς τῆς Ἀσίας
Φιλωνίδης Ζώτου Κρὴς
Χερσονάσιος ἀνέθηκε
Διὶ Ὀλυμπίοι.

Nach der Uebersetzung im amtlichen Kataloge über die Gypsabgüsse der in Olympia ausgegrabenen Bildwerke (Berlin 1879): »König Alexanders Eilbote und Ausschreiter Asiens Philonides des Zoitos Sohn aus Chersonasos in Kreta hat dies dem olympischen Zeus geweiht.« Das Wort βηματιστὴς bezeichnet nach W. Dittenberger*) »denjenigen, der die Aufgabe hat, die Länge der zurückgelegten Wege abzuschreiten und aufzuzeichnen. Ein anderer βηματιστὴς des Alexander, Baeton, kommt als Verfasser einer Schrift σταθμοὶ τῆς Ἀλεξάνδρου πορείας (*Athenaeus* X, 442 b) vor; ein dritter, der ebenfalls seine Aufzeichnungen später literarisch verarbeitete, scheint Diognetos gewesen zu sein (*Plin. Nat. hist. VI*, 17 [21] 61: *Diognetos et Baeton itinerum ejus mensores*).«

Nicht uninteressant ist es übrigens, dafs der Name Zotos, dem wir in dieser Inschrift als Vater des Couriers Alexanders des Grofsen begegnen, in dem Personalverzeichnifs des Kaiserlich Deutschen Postamts zu Konstantinopel noch gegenwärtig vertreten ist. Spiridion Zotos wurde im Jahre 1870 bei Errichtung dieser deutschen Verkehrsanstalt als Briefträger angestellt und hat diesem Posten, für den er sich u. A. durch ausgedehnte Sprachkenntnisse eignete, bis zu seinem im April d. J. erfolgten Tode treulich vorgestanden; sein zweiter Sohn, Polyvios Zotos, ist ihm in dem Amte nachgefolgt, während der ältere

*) Inschriften aus Olympia, No. 275.

Sohn, Georgios Zotos, ebenfalls seit dem Jahre 1873 als Büreaudiener bei der genannten Verkehrsanstalt angestellt ist. So berührt sich, wie öfters auf griechischem Boden, in diesem Namen die ferne Vergangenheit des klassischen Alterthums mit dem täglichen Leben der Gegenwart.

---

Ein Gegenstück zu dem der Geschichte Griechenlands angehörigen Denkmale des Philonides bildet der im Laufe dieses Jahres in den Kiesgruben des Herrn Mey in Sablon bei Metz aufgefundene römische Votivstein, dessen Inschrift sich auf einen Tabellarius*), Namens Paternus, bezieht. Die näheren Angaben über diesen hochinteressanten Fund entnehmen wir einem von der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Metz dem Reichs-Postamte vorgelegten Berichte des Postsecretairs Oberländer vom 5. Juli 1880: ».... Ueberzeugt, dafs dieser Fund, zumal bei der Seltenheit des Vorkommens von monumentalen Hinweisen auf die Staatskuriere des *cursus publicus* — in den ganzen Rheinlanden soll nach Ausweis des Brambach'schen *Corpus Inscript. Rhenanarum* kein zweites Beispiel vorkommen — von hohem Interesse für die Postverwaltung sein mufste, habe ich mich an Ort und Stelle begeben und mit der von dem Eigenthümer Herrn Mey bereitwilligst ertheilten Zustimmung von der Inschrift des Steines zwei Papierabdrücke genommen, welche ich beide dem Reichs-Postamte ehrerbietigst vorlege.**) Ausweislich dieser Abdrücke besagt die Inschrift dieses Gedenksteines:

*Deae Mogontiae*
*Jul(ius) Paternus Tabelar(ius)*
*Ex voto.*

»Wie die beigefügte Skizze andeutet, besteht das Monument aus einem vierkantigen Steinblocke von 65 cm Höhe, 27 cm Breite und 22 cm Tiefe; das Material ist harter Sandstein von weifslicher Farbe. Dank der Vertiefung, in welcher die Schriftfläche an der Vorderseite der Denksäule sich befindet, ist die Inschrift (von stylgerechten Buchstaben) noch gut erhalten; dagegen ist der obere Abschlufs des Steines erheblich beschädigt. Gröfsere Vertiefungen und drei unverkennbare Bohrlöcher lassen auf das frühere Vorhandensein




eines kleinen Aufsatzes, etwa einer Figur, schliefsen, deren Verlust um so bedauerlicher ist, als anders über die eigentliche Bestimmung des Denkmals Genaueres bekannt sein, die Attribute einer etwaigen Figur aufserdem vielleicht auf eine bis jetzt unbekannt gebliebene, dem Beförderungsdienst nahestehende Gottheit niederen Ranges in der römischen Mythologie schliefsen lassen könnte.«

»Ob nicht etwa das Wort Mogontia auf das heutige Mainz, dem Moguntia der Alten, hinweise, mufste bei der Entdeckung zunächst in Frage kommen,

---

*) Pauly, Real-Encyclopädie: In Ermangelung der Post bedienten sich die vornehmen Römer eigener Briefboten (*tabellarii*), welche sie aus ihren Sklaven nahmen. Cic. Phil. II., 31. In der Kaiserzeit gab es eine grofse Anzahl von *tabellarii publici*, welche im Auftrage des Kaisers oder der Staatsbeamten Briefe zu besorgen hatten. In Rom hatten sie ihre besondere Station und ebenso an den Hauptstrafsen Italiens.

**) Die Abdrücke werden im Postmuseum aufbewahrt.

um so mehr, da zwischen diesem Orte und dem alten Divodurum*) eine Römerstrafse bestand, welche unzweifelhaft durch die Anstalten des *cursus publicus*, denen der fragliche Jul. Paternus angehörte, belebt gewesen sein wird. Hieran ist jedoch im vorliegenden Falle, ganz abgesehen von der Dativstellung der beiden ersten Worte der Inschrift nicht zu denken, da das heutige Sablon, unmittelbar südlich von Metz und am linken Ufer der Seille liegend, nicht Station der jenseits der Seille und bei dem heutigen Deutschen Thore in Metz einmündenden Mainzer Heerstrafse gewesen sein kann, sondern am Trakt der von Metz durch die Porte Serpenoise nach Scarpona über Toul nach Langres führenden Strafse belegen gewesen ist (vgl. Archiv für Post und Tel. 1880, S. 146). Wer nun aber die fragliche Mogontia war, bz. welches Ressort dieser Göttin gehörte, darüber hat sich nichts Sicheres ermitteln lassen. Selbst Herr Dr. Zangemeister in Heidelberg, welcher beim Vorkommen zweifelhafter Inschriften aus hiesigen Kreisen häufig befragt wird, weifs nichts Genaueres zur Sache anzuführen und beschränkt sich auf nachstehende Angaben:

»».... Der *Deus Mogon*, denn so wird der Nominativ wohl gelautet haben, kommt in zwei britannischen Inschriften vor: *Deo Mogonti* im *Corpus Inscript. Lat.* VII, No. 958 und No. 996, vielleicht auch ebendaselbst No. 320, wo *DEO MOGTI* überliefert ist. Mit diesem gallischen Gotte hat man zusammengestellt den *Apollo Grannus Mogonnus* auf einer Elsasser Inschrift (Brambach, 1515) und wohl mit Recht; sonst ist über denselben nichts bekannt. Wie neben dem *Deus Mogon* sich jetzt eine *Dea Mogontia* gefunden hat, so steht in der Württ. Inschrift (Brambach, 1581) dem *Deus Mercurius Visucius* eine *Visucia* zur Seite .....««

»Augenscheinlich haben wir es hier mit einer der zahlreichen Gottheiten niederen Ranges, einer Haus- oder Wege-Gottheit zu thun, welcher der Postbote Paternus monumentalen Dank für Beihülfe bei Fährlichkeiten auf seinen Kuriergängen oder bei Krankheiten in der Familie hat abstatten wollen. Bei dem Interesse, welches dem seltenen Funde gerade vom verkehrsgeschichtlichen Standpunkte beizumessen ist, erlaube ich mir den ehrerbietigen Antrag: zur Lösung der obwaltenden Frage auf die dort vorhandenen besseren literarischen Hülfsmittel bz. auf die Gelehrtenkreise der Berliner Hochschulen zurückzugehen; würde doch auch die Metzer Akademie, in deren Obhut der Denkstein über kurz oder lang übergehen wird, für die Ertheilung einer sicheren Auskunft über die Bedeutung des Fundes dankbar sein.« **)

## 89. Aus der Chronik des kaiserlichen Postamts III. in Vietz.

Vietz in der Neumark (in der alten Geschichte mit Wytze, auch Vytz bezeichnet), an der Nordseite der von Schwedt an der Oder bis nach West-Preufsen sich erstreckenden Hügelkette, einem Zweige des uralisch-baltischen Landrückens, liegt am Eingange des Warthebruchs, 24 km westlich von der Kreisstadt Landsberg a. W. und 22 km östlich von der Festung Cüstrin.

Das Warthebruch, in grauer Vorzeit ein unergründliches, gröfstentheils bewaldetes Sumpfland, soll vor Christi Geburt von suevisch-germanischen Stämmen, welche von Asien erschienen sind, bewohnt worden sein.

Diese, als die ältesten Ureinwohner, wurden Sueven oder Suardennen genannt und hatten ihren Namen von Suarda oder Schwarza, dem schwarzen Flufs, woraus später Wartha entstanden ist. Sie beschäftigten sich ausschliefslich mit Viehzucht, Jagd und Fischerei, auch trieben sie Handel nach der Ost-

*) Divodurum, später Mediomatrici, seit dem 5. Jahrhundert Metis oder Mettis, das heutige Metz.

**) Anm. d. Red. Sollte eine Lösung der vorstehend aufgeworfenen Frage gelingen, so werden wir nicht verfehlen, unseren Lesern hiervon Mittheilung zu machen.

seeküste hin, sowohl zu Lande, als auch auf der Warthe und Oder, und tauschten bei den dortigen Stämmen ihre Produkte, wie Honig, Thierfelle, Pelzwerk und Wolle gegen Bernstein, Salz, Häringe, Eisen und Bronze aus.

Um die Mitte des zweiten Jahrhunderts nach Christi Geburt brachen die Hauptstämme der Germanen nach dem Süden auf; die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dafs die Slaven von Osten her im dritten Jahrhundert nachdrängten und von dem Lande zwischen Weichsel und Elbe Besitz nahmen.

Alles germanische Leben ging in den folgenden Jahrhunderten spurlos unter, nur die Hünengräber und die in ihnen gefundenen Urnenhügel sind noch Denkmäler jener Zeit. Demnächst setzte sich zwischen Weichsel und Elbe der slavisch-lechitische Volksstamm fest, dessen Name muthmafslich von Leg oder Lech (gleichbedeutend mit Wiese, Niederung) herstammt. Derjenige Theil dieses Volkes, welcher zwischen Elbe, Oder, Warthe, Ostsee und bis zum Lausitzer Gebirge safs, wurde mit dem Namen der Wenden oder Winden bezeichnet. Es soll dies dasselbe Volk sein, welches den Bernsteinhandel an der Ostsee betrieb.

Der zwischen der Oder und Warthe wohnende Stamm der Wenden hiefs Leubuzi oder Lebuzer, deren Hauptstammsitz jedenfalls Lebus gewesen ist. Von diesen Wenden soll Vietz, gleichzeitig mit den Dörfern Tamsel, Pyrehne, Massin, Lubno (Liebenow), Dorna (Tornow), Marwitz und Dolcz (Dölzig) gegründet worden sein. Sie beschäftigten sich ebenfalls, wie die Suardennen, mit Viehzucht, Jagd und Fischerei und trieben Handel unter Benutzung der Wasser- und Landstrafse nach der Ostsee zu. Ihre Landstrafse soll über Massin, Dölzig u. s. w. nach Pommern hinein geführt haben.

Etwa 50 Jahre nach Einführung des Christenthums, vom Jahre 1200 an, begannen die massenhaften Einwanderungen deutscher Kolonisten in die Gegend. Sie waren von der Geistlichkeit, von den wendischen Fürsten, vom Adel, von den Klöstern, welche inzwischen entstanden waren, berufen worden, um das Land urbar zu machen und anzubauen. Die Wälder wurden gelichtet, Städte und Dörfer stiegen rasch empor. Im Jahre 1262 wird Wytze oder Vytz (Vietz) zu den Gütern des Templerordens gezählt. 1326 fand der verheerende, von dem verrätherischen Bischof von Lebus angestiftete Einfall der Polen, Litthauer, Walachen in die Neumark statt, bei welchem unzählige Gräuel verübt und besonders das platte Land arg verwüstet wurde.

1368 gab Markgraf Otto der Finner dem Kloster Colbatz in Pommern nochmals das Recht, das Kloster Hemelstädt zu bauen, aus welchem die jetzige Königliche Domaine Himmelstädt bei Landsberg entstanden ist. Diesem Kloster soll Vietz als Klosterdorf zugelegt worden sein. 1328 bestimmte Markgraf Ludwig, dafs die Dörfer Genyn (Gennin), Pirene (Pyrehne) und Wytze (Vietz) für die Weideberechtigung, welche sie in der Haide besäfsen, jährlich Haidehafer entrichten sollten. 1427 bis 1433 wurde die Neumark durch die Hussitenkriege schrecklich heimgesucht. Im Jahre 1433 erschienen die Hussiten, 5000 Mann stark, mit 120 Streitwagen und 900 Pferden in der Gegend, belagerten jedoch das feste Landsberg a. W. vergeblich und zogen am 15. Juni desselben Jahres von Landsberg a. W. nach Soldin.

Im Jahre 1755 wurde von Friedrich dem Grofsen das ausschliefslich zum Giefsen der Munition bestimmte Eisenhüttenwerk Vietz gegründet, weil in unmittelbarer Nähe Eisenerde sich befand. Die Einwohner, welche damals in geringem Mafsstabe die Landwirthschaft betrieben, beschäftigten sich hauptsächlich mit Fuhrwerkerei; sie holten Eisenerde für das Hüttenwerk und brachten Munition für dasselbe nach der Festung Cüstrin. Im August 1758 stand die russische Armee bei Königswalde, zog von da nach Landsberg a. W. und marschirte dann auf dem rechten Wartheufer durch Vietz nach Cüstrin. Am 13. August 1758 war das russische Hauptquartier in Vietz.

Als die Russen am 25. August 1758 bei Zorndorf geschlagen waren, zogen sie sich eiligst über Vietz und Lands-

berg a. W. zurück. Unter diesen Durchmärschen der Russen hatte Vietz schwer zu leiden, doch war dies noch nicht die schlimmste Heimsuchung.

Im Juni 1760 rückte Prinz Heinrich mit seiner Armee den Russen entgegen und ging über Vietz und Landsberg a. W. nach Meseritz, doch zogen sich die Russen nach Schlesien zurück; einige Monate später, im Oktober, erschienen sie jedoch auf ihrem Rückzuge von Berlin wieder in Landsberg a. W., und von hier aus brandschatzten und verheerten sie die ganze Provinz rings umher, so dafs sie einer völligen Wüste glich. Kein Stück Vieh, kein Hausgeräth oder Bett, kein Brod blieb den Einwohnern, dazu wurden die Dörfer noch in Brand gesteckt. Endlich zogen sie sich im November nach Polen zurück.

Nachdem die Einwohner von Vietz fast 50 Jahre lang keinen Feind mehr gesehen, machten sie 1806 Bekanntschaft mit ganz neuen Gästen, den Franzosen, welche nach der Uebergabe von Cüstrin am 31. Oktober ihre Durchzüge durch die Neumark begannen. Landsberg a. W. mufste eine Kontribution von 100000 Thalern aufbringen, und das platte Land wurde gebrandschatzt. Zwei Drittel des Ortes wurden hierbei eingeäschert. Die Kirche, welche mit niederbrannte, wurde im Jahre 1810 wieder aufgebaut und im Jahre 1811 nebst dem Thurm vollendet.

Zu den Verheerungen des Krieges gesellten sich für den Ort noch andere Prüfungen.

In Folge seiner Lage, am Eingange des Warthebruchs, hat Vietz durch zahlreiche Ueberschwemmungen zu leiden gehabt, von welchen diejenige des Jahres 1876 als eine der bedeutendsten zu erachten ist. Das Stauwasser, welches bei Cüstrin einen Abflufs nicht erreichen konnte, wurde auf beiden Seiten der Wälle aufwärts nach Osten zurückgedrängt. Sämmtliche Wiesen und Aecker wurden so hoch überfluthet, dafs die Bewohner aller Ausgebauten zwischen dem rechten Wartheufer und Vietz mit ihrem Vieh und sonstigem beweglichen Hab und Gut, was sie zu retten im Stande waren, flüchten mufsten.

Das Wasser hatte in der Breite, d. h. vom Warthewall bis nahe an Vietz, eine Ausdehnung von etwa 3 km. Die Wälle auf beiden Seiten wurden durch dasselbe erheblich beschädigt.

Alle diese Unglückfälle haben jedoch die fortschreitende Entwickelung des Handels und der Gewerbthätigkeit des Ortes, welcher im Jahre 1875 bereits 3396 Einwohner zählte, nicht wesentlich aufzuhalten vermocht. Vietz hat sich vielmehr, namentlich seit der Eröffnung der Ostbahn, wesentlich gehoben, und erfreut sich gegenwärtig eines regen Handels und Verkehrs.

---

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Postbeförderung auf Grönland. Die »Weser Zeitung« bringt nachstehende, der »Presse« entnommene interessante Mittheilung über die grönländische Postbeförderung: In Grönland wird die Ankunft der Post nicht von einem schmetternden Posthorn und ebenso wenig von der schrillen Dampfpfeife verkündet. Betrachtet man von der felsigen Küste das Meer, späht man unter den dicken, hier und dort umhertreibenden Eisstücken, um in der weiten Ferne einen festen Punkt zu finden, so sucht man vielleicht vergeblich danach, aber das scharfe Auge des Grönländers vermag einige kleine dunkle Gegenstände zu entdecken, welche sich zu nähern scheinen, obgleich sie hin und wieder von den Eisstücken verdeckt werden. Schliefslich sieht man ein Ruder, einen grönländischen »Pappei«, sich mit einförmigen, taktmäfsigen Bewegungen nähern. Sobald der Kajak (das Boot) sich dem Lande nähert, erhebt der im Boote Sitzende das Ruder, und das ist das

Zeichen, dafs er anfahren wird. Auf dieses vom Lande aus bemerkte Signal erschallt der Freudenruf: *„paertok! paertok!“* (Die Post). Alt und Jung eilen aus den Hütten, um den Postführer zu empfangen. Sobald der Strand erreicht ist, wird das Boot ans Land gezogen und die im Hintertheil liegenden Briefe und Packete hervorgenommen. Auf diese Weise befördert man die Post an der grönländischen Küste auf einer Strecke von 200 englischen Meilen ebenso sicher, wie auf einer Dampfbootpostlinie. Nur die kräftigsten Ruderer werden zur Postbeförderung verwendet. Der Abstand von der einen Station zur anderen beträgt gewöhnlich 20 bis 30 Meilen, und für eine solche Ruderfahrt bezahlt man den äufserst niedrigen Preis von ungefähr 1 ½ Kronen (1 M. 75 Pf.), sowie eine Schiffswurst und frisches Wasser für den Postführer überall, wohin er kommt. Bei gutem Wetter pflegt er täglich eine Strecke von 10 bis 12 Meilen zurückzulegen, ja, man hat Beispiele, dafs ein Ruderer innerhalb 24 Stunden eine 20 Meilen entfernte Station erreichte, ohne sich die geringste Ruhe zu gönnen. Aufser der genannten Schiffswurst ist ein solcher Ruderer nur noch mit einem Stücke Seehundsspeck versehen; er rechnet auf die Gastfreiheit der Bevölkerung und erhält auch überall Hülfe, wo sich Niederlassungen befinden. Im Nothfalle kann sein scharfer Pfeil eine Eidergans oder einen Alk erreichen, die er roh verzehrt. Zwingt ihn Müdigkeit oder der Einbruch der Nacht, ans Land zu gehen, bevor er einen bewohnten Ort erreicht hat, so zieht er auf der ersten besten Insel seinen Kajak so weit auf den Strand hinauf, dafs die Fluth ihn nicht erreichen kann, denn er würde ein Opfer des Hungertodes, wenn die See sein Schifflein entführen würde. Er legt einen schweren Stein in den Kajak, damit ein plötzlich ausbrechender Sturm nicht das leichte, aus Seehundsfellen verfertigte Boot davonführe. Während des Sommers sucht er Nachtlager auf den Felsen, während des Winters im Schnee, und will er sich wirklich bequem einrichten, dann bildet er von herbeigeschleppten Steinen einen länglichen, fufshoch eingezäunten Raum, so grofs, dafs er darin Platz findet, verstopft die Oeffnungen zwischen den Steinen mit Schnee oder Haidekraut und legt das Boot umgekehrt darüber. Oben läfst er eine kleine Oeffnung, durch welche er hineinkriecht, um durch einige Stunden neue Kräfte zu sammeln.

---

Der Postillon als Friedensverkünder. Das Archiv für Post und Telegraphie hat bereits wiederholt über die in früherer Zeit üblich gewesene Verwendung der Postillone als Friedens- oder Siegesverkünder kurze Aufsätze gebracht. Der Einsender dieser Mittheilung besitzt eine nicht uninteressante Medaille auf den Hubertusburger Frieden, welche zu dem in dieser Beziehung Gesagten einen weiteren Beitrag liefert. Die Medaille ist von Silber und hat einen Durchmesser von 30 mm. Auf der Vorderseite ist Mars dargestellt, anscheinend auf einer Trommel sitzend, das Schwert in der Scheide und zu seinen Füfsen die verlöschende (Kriegs-) Fackel. Die linke Hand ruht auf einem Schilde mit dem preufsischen Adler; die rechte Hand stützt sich auf die in den Boden gesteckte Lanze, aus welcher Zweige und Blätter spriefsen. Im Felde, neben der Figur des Mars stehen ein Baum und ein Korb mit Früchten und Aehren. Auf der Rückseite befindet sich ein auf gallopirendem Pferde reitender Postillon mit dreieckigem Hut und hohen Stiefeln. Er hält an den Mund das Posthorn, aus welchem (durch Schrift veranschaulicht) das Wort »Friede« tönt. Unter dem Postillon, im Abschnitt ist die Jahreszahl 1763 angebracht. Die Umschrift lautet auf der Vorderseite: »Genung gefochten und gesiegt«, auf der Rückseite: »da uns die Friedens-Post vergnügt.«

---

Altgriechischer Meilenstein. In der Nähe des äufseren Thores der Burg von Athen hat man einen, in der Mauer befestigten Stein aufgefunden, welcher nach der ziemlich gut erhaltenen Inschrift offenbar ein Meilenstein des alten Athen gewesen ist. Die durch Ergänzung einzelner Buchstaben vervollständigte, aus dem 4. Jahrhundert vor Christo herrührende Inschrift lautet nach Georg Kaibel's »*Epigrammata graeca*« wie folgt:

Ἡ πόλις ἔστησέν με βροτοῖς μνημεῖον ἀληθὲς πᾶσιν σημαίνειν μέτρον ὁδοιπορίας·
ἔστιν γὰρ τὸ μεταξὺ θεῶν προς δώδεκα βωμόν ...., τεσσαράκοντ' ἐγλιμένος στάδιοι.

Das heifst: »Die Stadt stellte mich auf als ein wahrhaftes Merkzeichen, um allen Sterblichen das Mafs der Wanderung anzuzeigen. Es ist aber die Entfernung bis zum Altar der zwölf Götter ..... vierzig Stadien.« Die Lücke ist nach Boeckh's Annahme wohl durch das Wort »fünf« zu ergänzen; vierzig Stadien waren etwa eine geographische Meile. Den Altar der zwölf Götter hatte Pisistratus errichten lassen; er diente zugleich als Anfangspunkt bei Messung der Entfernungen in Attica. Pisistratus' Sohn Hipparch hatte aufserdem zahlreiche Hermen in den einzelnen Orten und auf den Aeckern Atticas aufgestellt, um die Entfernungen zu bestimmen. In Rom ahmte dies Beispiel Augustus nach, der 20 v. Chr. auf dem Forum vor dem Tempel des Saturn die berühmte vergoldete Meilensäule (*milliarium aureum*) aufstellen liefs, von welcher ab alle Entfernungen im römischen Weltreiche gemessen wurden.

Vielleicht läfst sich eine Nachbildung des Steines in Athen oder wenigstens der Inschrift für das Reichs-Postmuseum in Berlin beschaffen.

---

Das höfische Leben zur Zeit der Minnesänger ist der Titel eines von dem a. o. Professor der Kunstgeschichte an der Universität Breslau, Herrn Dr. Alwin Schultz herausgegebenen interessanten Werkes, worin der Verfasser sich die Aufgabe gestellt hat, ein anschauliches Bild von den Sitten und Gebräuchen, welche im 12. und 13. Jahrhundert, etwa von 1150 bis 1300, in den höfischen Kreisen Europas herrschten, zu entwerfen. Wir werden eingehend bekannt gemacht mit der Einrichtung der Häuser und der darin enthaltenen Wohnräume; wir lernen die Gegenstände der Bequemlichkeit und des Luxus kennen, mit welchen die Personen der höfischen Kreise sich zu umgeben beliebten; es wird uns die Art und Weise vor Augen geführt, wie man die Kinder zu erziehen, wie man ihre geistige und körperliche Ausbildung zu vollenden pflegte, wie man sich zu damaliger Zeit kleidete und ernährte, welcher Art die Bezugsquellen waren, denen man die nothwendigen Lebensbedürfnisse entnahm. Auch über den Charakter der Vergnügungen an den Ritterhöfen, über die Handhabung des edlen Waidwerkes, über die Art und Weise des Reisens und besonders über das Familienleben gewährt uns das Werk die interessantesten und schätzenswerthesten Aufschlüsse.

Für den Leser des Archivs sind einzelne Angaben von besonderem Interesse, die sich auf die Schreibkunst, das Botenwesen und das Reisen zu damaliger Zeit beziehen. Das Werk belehrt uns u. A. darüber, dafs die Kenntnifs des Lesens und Schreibens im 12. und 13. Jahrhundert sehr selten anzutreffen war, und dafs nur wenige Männer, die hochstehendsten abgerechnet, es in diesen Künsten zur Vollkommenheit gebracht hatten. Gewöhnlich liefs man sich durch geübte Personen die Briefe sowohl schreiben, als vorlesen. Nur die Damen waren in der Regel des Lesens kundig; einige, wie die Gesellschafterin der Dame de Fayel, verstanden selbst zu schreiben. Die Kinder erlernten das Schreiben in der Weise, dafs sie zuerst auf Wachstäfelchen mit Griffeln die Buchstaben nachmalten. Das Pergament war zu theuer, als dafs man es zu solchen Uebungen gebraucht hätte. Erst bei erreichter Gewandtheit bedienten sich auch die Kinder des Pergaments.

Die Schreiber von Profession führten Pergament, Feder und Federmesser in einem Schreibzeuge *(scriptionale)* bei sich.

Die Briefe wurden mit Tinte auf Pergament geschrieben, gefaltet, beschnitten, adressirt und mit dem Siegel versehen.

Man unterschied zwei Arten von Briefen, *litterae clausae* und *litterae patentes*. Bei den ersteren, den verschlossenen Briefen, war das aus Wachs hergestellte Siegel auf dem Briefe selbst angebracht, so dafs derselbe nur nach Erbrechen des Siegels gelesen werden konnte. Bei den offenen Briefen *(litterae patentes)* waren dagegen die Siegel — bei den päpstlichen Erlassen die Bleibullen — angehängt. Eine Beschädigung des angehängten Siegels reichte hin, die beigefügte Urkunde ungültig zu machen. Daher erklärt sich das Siegelfälschen, welches zumal in einzelnen Klöstern, wie in Leubus in Schlesien, ganz gewerbemäfsig betrieben wurde. Es wurde nämlich, wenn an irgend einem Dokumente das Siegel abhanden gekommen war, ein ähnliches Siegel zurecht geschnitten und dem Dokumente beigefügt, wenn nicht gar Siegelabdrücke zu dem Zwecke gefertigt wurden, um den angehängten Dokumenten den Charakter der Echtheit zu geben.

Die Briefe wurden, sobald sie fertig waren, zusammengepackt und in Büchsen oder Fäfschen *(barrils)* gethan, welche die Boten um den Hals gehängt oder am Gürtel trugen. Darstellungen von Boten aus jener Zeit finden sich z. B. in der Pariser Minnesinger-Handschrift und in den Miniaturen der Welislaw'schen Bilderbibel.

Wenn die Knappen zu einer solchen Botenreise verwandt wurden, so waren sie durch besondere Wahrzeichen legitimirt, an denen Fremde den Absender erkannten. Dafs der bunt bemalte, vielleicht nach dem Wappen des Herrn gefärbte Stab dies Abzeichen bildete, ist nicht unwahrscheinlich.

Ueber die Art und Weise des Reisens im 12. und 13. Jahrhundert, giebt uns das Werk folgende Auskunft:

Bei der Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel in jener Zeit gehörte die Ausführung gröfserer Reisen zu den Seltenheiten; in der Regel beschränkte man sich auf Besuche in der Nachbarschaft bei befreundeten Höfen, auf den Burgen von Bekannten u. s. w. Wurden gröfsere Reisen unternommen, so bestanden sie in Wallfahrten nach berühmten Heiligthümern, nach Wunderorten, oder in Besuchen der von den Fürsten veranstalteten Turniere.

Die meisten Reisen wurden zu Pferde zurückgelegt, des Wagens bedienten sich nur Damen und alte Herren, die das lange Reiten nicht mehr vertragen konnten. Bei der schlechten Beschaffenheit der Strafsen und der mangelhaften Bauart der Wagen müssen Reisen im 12. und 13. Jahrhundert ganz aufserordentliche Beschwerden dargeboten haben. Erst im 13. Jahrhundert wurde im Elsafs aus Schwaben die Sitte eingeführt, die Wagen mit Eisen zu beschlagen. Von Federn war natürlich gar nicht die Rede.

Selbst die Kunst, die Sitze in Lederriemen aufzuhängen, scheint erst im 16. Jahrhundert erfunden worden zu sein. Die Wagen waren nach Art unserer heutigen Planwagen mit Reifen überspannt. An diese Reifen wurden Decken angeknüpft, die oft aus kostbaren Stoffen bestanden. Der für eine längere Reise erforderliche Mundvorrath wurde im Wagen mitgeführt; das Gepäck wurde in Karren oder Packwagen nachgefahren.

Im Winter benutzte man statt der Wagen auch Schlitten, die jedenfalls viel mehr Bequemlichkeit darboten, als die Reisewagen.

Wenig besser, als die Beförderung mittels der unbequemen Reisewagen mag die Beförderung mit einer Rofsbahre gewesen sein, die man gewöhnlich auch nur zur Fortschaffung von Verwundeten oder von Todten gebrauchte. Es glich diese Bahre im Allgemeinen den schon beschriebenen Wagen, nur dafs sie nicht auf Rädern ruhte, sondern auf zwei langen Stangen, die vorn und hinten soweit über die Bahre hinausragten, dafs sowohl vor,

als hinter der Bahre je ein Pferd eingespannt werden konnte.

Bei so mangelhaften Fahrzeugen zog natürlich jede kräftige Person das Reiten vor.

Die vorstehenden Angaben mögen dazu beitragen, die Aufmerksamkeit unserer Leser auf das interessante Werk des Professors Schultz, welches sich in der Bibliothek des Reichs-Postamts befindet, hinzulenken.

---

Das Mikrophon beim Schweizerischen Sängerfeste. Der Frankfurter Zeitung wird unterm 12. Juli aus Basel berichtet: Das Mikrophon hat seine Probe bestanden. Samstags wurden Proben veranstaltet, die wenig Gutes versprachen; die Leitung von der Züricher Sänger-Festhalle bis in einen Saal der neuen Post in Basel war für die interessante Untersuchung hergestellt; doch haben wahrscheinlich der strenge Depeschendienst in den parallel laufenden Telegraphendrähten die Schallwirkung paralysirt. Gestern, Sonntags, zwischen 3 und 4 Uhr Nachmittags, als die Baseler Liedertafel in der Sängerhalle in Zürich ihren Wettgesang zum Besten gab, konnte man hier denselben mittels des Mikrophons vernehmen. Mit dem Schallbecher am Ohr erkannte man sofort Tonsatz sowohl als Text des vorgetragenen Liedes. Die höheren Lagen waren markirter. Circa zwanzig Ohrenzeugen haben die denkwürdige Erscheinung konstatirt; im Zimmer selbst war keine Schallwirkung zu bemerken. Die Entfernung von Zürich bis Basel beträgt 90 km.

---

Neues transatlantisches Kabel. Wie die letzte Nummer des »*Journal télégraphique*« meldet, ist die Legung eines neuen transatlantischen Kabels zwischen Hearts-Content (New-Foundland) und Valentia (Irland) unterm 21. August d. J. glücklich vollendet worden. Das Kabel ist Eigenthum der *Anglo American Telegraph Company*. Obschon die von der *Telegraph Construction and Maintenance Company* übernommenen Ausführungsarbeiten erst am 10. August von Hearts-Content aus begonnen worden waren, konnte bereits am 21. die Landung des Kabels an der irischen Küste bewirkt werden. Die gesammte Verlegung, welche durchaus glatt und ohne irgend welchen Zwischenfall von statten gegangen sein soll, hat demnach nur den äufserst geringen Zeitraum von kaum 12 Tagen in Anspruch genommen, eine Schnelligkeit, die bei der Verlegung von Tiefseekabeln bisher auch nicht annähernd erreicht worden sein dürfte.

Das 1880er Kabel ist bereits das siebente, welches von der *Telegraph Construction and Maintenance Company* in den atlantischen Ozean versenkt worden ist. Von diesen 7 Kabeln befinden sich augenblicklich 4 in betriebsfähigem Zustande.

---

Die Leuchtkraft des elektrischen Lichtes, welche gegenwärtig bereits von so eminentem Einflufs auf verschiedenen Gebieten der Wissenschaft geworden, wird noch fort und fort zu immer neuen Untersuchungen, Forschungen u. s. w. verwendet. So sind neuerdings in England Versuche gemacht worden, die Leuchtkraft des elektrischen Lichtes unter Wasser festzustellen. Zu dem Zwecke liefs man dasselbe in einer Glaskugel in bedeutende Tiefe hinab und durch eine etwa 100 m weit entfernte Batterie entzünden. Das Resultat war, dafs das Wasser in weitem Umkreise auf lange Zeit stark erhellt wurde; man hofft nun das unterseeische Licht vielleicht als Schutzwehr gegen Torpedos anwenden und so zu Kriegszwecken nutzbar machen zu können.

(Baugewerks-Zeitung.)

---

# III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Alfred J. Frost. *Catalogue of books and papers relating to electricity, magnetism, the electric telegraph etc. Compiled by Sir Francis Ronalds F. R. S. With a biographical memoir.* London 1880. 1. Band, 8°.

Unter diesem Titel ist von der »*Society of telegraph engineers*« ein für die gesammte Elektrizitätslehre und insbesondere für die Telegraphenwissenschaft höchst bedeutungsvolles Werk, ein ausführlicher Katalog der Büchersammlung des unterm 8. August 1873 verstorbenen Sir Francis Ronalds kürzlich veröffentlicht worden.

Ronalds, geboren zu London am 21. Februar 1788, hatte bereits seit 1816 eine lange Reihe von Jahren hindurch mit der Herstellung eines elektrischen Telegraphen sich eifrig und eingehendst beschäftigt. Sein im Jahre 1823 (also 14 Jahre nach Samuel Thomas von Sömmering's Erfindung) erschienenes Schriftchen: »*Description of an electrical telegraph and some other electrical apparatus*« dürfte als eines der ältesten Werke über Telegraphie, und sein mit Reibungselektrizität betriebener Zeiger-Telegraph *) als der älteste Telegraphen-Apparat mit synchron laufendem Triebwerke anzusehen sein.

Die im Laufe der Jahre von Ronalds gesammelte, überaus reichhaltige Bibliothek nebst dem von ihm mit besonderer Sorgfalt zusammengestellten Kataloge ging nach seinem Tode in den Besitz der »*Society of telegraph engineers*« über, welcher er selbst als eines der ältesten und eifrigsten Mitglieder angehört hatte. Der nunmehr der Oeffentlichkeit übergebene Katalog, welchem eine kurze Lebensgeschichte Ronalds' vorangeschickt ist, umfafst nicht weniger als 564 Druckseiten mit mehr als 13000 Nummern. In demselben sind nicht allein die jener Bibliothek angehörenden Bücher, sondern auch andere wichtige, über Elektrizität und Magnetismus etc. handelnde Werke und Zeitschriften aufgeführt, von denen Ronalds Kenntnifs erlangt hatte. Die Namen der Verfasser der einzelnen Werke folgen in dem Kataloge in alphabetischer Reihe, während die Werke selbst nach dem Jahre ihres Erscheinens in chronologischer Ordnung unter den betreffenden Namen aufgeführt sind. Die bedeutendsten Männer aller Kulturländer sind in dem Kataloge vertreten. Von Alexander Volta allein sind nicht weniger als 120, von Oersted 63, von Alexander von Humboldt 43, von Weber 29 Schriften über Elektrizität etc. aufgeführt; auch Sir Francis Ronalds selbst erscheint darin mit der ansehnlichen Zahl von 32 Nummern.

Leider schliefst das verdienstvolle Werk mit dem Todesjahre Ronalds' (1873) ab; wie indefs aus der Vorrede mit Genugthuung zu entnehmen ist, hofft die »*Society of telegraph engineers*« in nicht allzu ferner Zeit in der Lage zu sein, eine Vervollständigung des Werkes durch Herausgabe eines die neuesten fachliterarischen Erscheinungen berücksichtigenden Supplementbandes eintreten zu lassen.

*) Eine ausführliche Beschreibung dieses interessanten Apparates enthält Zetzsche's Handbuch der elektrischen Telegraphie, Band 1, Seite 34 ff.

# IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 39. Berlin, 24. September 1880.

Verstaatlichung des Telegraphenwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Desinfektion von Briefen. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Zurückgekommene Packete vom Auslande. Postaufträge). — Noch einmal die Explosion von Postsendungen. — Grober Unfug. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphenwesens. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Gäa.** Natur und Leben. 16. Jahrgang. 9. Heft. 1880.

Bilder aus Südaustralien. — Das Baer'sche Gesetz und der Einflufs der Erdrotation auf die Strömungen der Flüsse. Von Dr. Konrad Jarz. — Die klimatischen Verhältnisse der Eiszeiten sonst und jetzt. — N. Hoffmeyer's Studien über die Stürme des nordatlantischen Ozeans und Projekt eines internationalen wettertelegraphischen Dienstes in Bezug auf diesen Ozean. — Das Mikroskop und die Anfänge der Pflanzenanatomie. Von Dr. Wilh. Jul. Behrens. — Kritische Beiträge zum Gravitationsproblem. Von Dr. C. Isenkrahe. — Die Urbevölkerung Griechenlands und der gegenüberliegenden Küstenländer. Von Dr. C. Fligier. — Astronomischer Kalender für den Monat Januar 1881. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Literatur.

3) **Archiv für Eisenbahnwesen.** Beilage zum Eisenbahn-Verordnungsblatt. Berlin, September 1880. Heft 3.

Die preufsische Eisenbahnpolitik des Jahres 1848. — Die Eisenbahntarif-Frage in Frankreich. — Ueber Industrie-Eisenbahnen. — Ueber den Einsturz der Brücke über den Tay. — Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. — Gesetzgebung. — Bücherschau.

4) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, September 1880. 9. Heft.

Vereins-Angelegenheiten: Mitglieder-Verzeichnifs. — Abhandlungen: G. Jaites Drucktelegraph, ausgeführt von W. Gurlt. — Canter, eine Methode zur Bestimmung des Erdleitungswiderstandes. — Hattemer & Kohlfürst, elektrisch-optisches Deckungssignal für Eisenbahnzüge. — Ader's magneto-elektrisches Rufsignal mit Fallscheibe. — Die Feuertelegraphen der Exchange Telegraph Company. — Dr. R. Ulbricht, elektrische Uhrenregulirung. — Ueber die Wirkung des Edison'schen elektrischen Lichtes. — Siemens & Halske, Maschinen zur Trennung magnetischer und unmagnetischer Erze. — Dr. C. William Siemens, über die Anwendung des dynamo-elektrischen Stromes zur Schmelzung schwerflüssiger Stoffe in beträchtlichen Mengen. — Kleine Mittheilungen. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal of the Society of Telegraph Engineers.** Vol. IX. No. 33.

On the determination of the position of faults in a cable, when two exist at the same time. — On testing by received currents. — The behaviour and decay of insulating compounds used for dielectric purposes. — A decade in the history of english telegraphy. — The practical management of Sir William Thomson's tray batteries.

**The Electrician.** Vol. V. No. 17.

A new voltaic condenser. — Measuring currents from dynamo-electric machines. — International law and submarine cables. — Inviolability of submarine cables. — Henley's telegraph works company. — On the necessity for a regular inspection of lightning conductors.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 20.** BERLIN, OCTOBER. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 90. Die Britisch-Indische Sammlung im Reichs-Postmuseum.

Im November 1876 ging bei der obersten Post- und Telegraphenbehörde nachstehendes Schreiben ein:

*From A. M. Monteath Esq. Director General of the Post Office of India,*
*To the Director General Post Office, Berlin.*

*Simla, the* 25. *October* 1876.

*Sir,*

*Observing from »L' Union Postale« No. 7 page 111, that a technical Postal Museum has been established at Berlin, it has occurred to me that you might like to have some specimens, photographs, or models, appertaining to Indian Postal arrangements, specially where those arrangements differ from European arrangements.*

*I purpose, therefore, sending to you a selection of articles comprising probably the following, viz:*

(Hier folgt ein aus 34 Nummern bestehendes Verzeichnifs verschiedenartiger, auf das Postwesen und den Reiseverkehr in Britisch-Indien bezüglicher Darstellungen: Figuren von Postboten, Modelle von Zug- und Lastthieren, Wagen und Schiffen, ferner Gegenstände des technischen Postdienstes, Schriftproben, Photographien von Posthäusern u. s. w.)

*These models and photographs will all have to be specially prepared, and some time may be taken up in getting them made: but they will be forwarded when ready, as well as any other articles which it may occur to me to add to the collection.*

Der Chef der Britisch-Indischen Postverwaltung hat nicht allein obige Zusage erfüllt, sondern später noch wei-

tere Zuwendungen gemacht; denn die im Laufe der letzten drei Jahre von Kalkutta, Simla und Bombay für das Postmuseum eingegangenen Gegenstände erreichen schon jetzt die Zahl 40. Um einen Begriff von der räumlichen Ausdehnung der werthvollen Sammlung zu geben, sei nur erwähnt, dafs die erste, im Frühjahre 1878 hierher gelangte Sendung aus 11 Kisten im Gesammtgewichte von 213 kg bestand, und obschon die Modelle nur in kleinem Mafsstabe angefertigt sind*), so hat doch zur Unterbringung der ganzen Sammlung ein besonderes Zimmer im Postmuseum eingerichtet werden müssen.

In Bezug auf das zur Verwendung gebrachte Material ist zu bemerken, dafs die kleinen Figuren von Menschen und Thieren theils aus Steinpappe, theils aus feinem Thon geformt und sorgfältig bemalt sind, während die Wagen- und Schiffsmodelle überall aus denjenigen Stoffen bestehen, welche den Originalen entsprechen. Aus den Hunderten und aber Hunderten kleiner Holz- und Eisentheilchen, die nach der Länge und Breite kaum 3 mm messen und lediglich mit der Pincette zu handhaben waren, erkennen wir, wie gewissenhaft und fleifsig die Arbeiter ihr Werk gefördert haben. Nimmt man hinzu, dafs das Eigenartige des Originals an jedem Modelle, an jeder Figur hervortritt, so können die Gegenstände in gewissem Sinne kleine Kunstwerke genannt werden, wennschon nicht Alle durch äufsere Eleganz das Auge bestechen.

Da ein grofser Theil der Leser des »Archivs« noch nicht Gelegenheit gehabt hat, die Britisch-Indische Sammlung des Postmuseums aus eigener Anschauung kennen zu lernen, so wird es nicht unerwünscht sein, wenn wir in Folgendem eine Beschreibung der zu dieser Sammlung gehörigen Gegenstände bringen. Zum besseren Verständnifs beabsichtigen wir gleichzeitig, an den geeigneten Stellen eine kurze Schilderung der betreffenden Landessitten einzuschalten, indem wir dabei das treffliche Werk von Schlagintweit: »Indien in Wort und Bild« zum Grunde legen. Wir beginnen mit der Darstellung der

### Hindus in ihrer Thätigkeit bei der Landespost.

»Dem Ankömmlinge in Indien fallen sofort in die Augen die bald rothen, bald weifsen Striche auf der Stirn der Hindus aus der Asche von Kuhdünger oder aus kalkhaltigem Thon, dessen Herbeischaffung aus Gudscharat einen gewinnbringenden Handel bildet. Alle Hindu-Büfser und Kleriker auf der Halbinsel, und im südlichen Indien auch die Laien, erneuern täglich das bestimmte Abzeichen ihrer Sekte; die Striche sind waagerecht, wenn die Inhaber den Siwaïten sich zurechnen, senkrecht bei den Wischnuiten; ein Kreis bildet das Kennzeichen der Sâktas, der dritten grofsen brâhmanischen Konfession.« **)

Von unseren als bunt bemalte Papp- oder Thonfiguren auftretenden Gewährsmännern tragen vier das Zeichen ihres Glaubens an der Stirn, während die Uebrigen — nach ihrer helleren Hautfarbe jedenfalls dem nördlichen Indien angehörig — desselben entbehren. Unser Blick fällt zunächst auf

Figur 1, einen indischen hurkara, d. i. Postrenner oder Post-Eilbote, seines Glaubens ein Verehrer des Siwa, wie die beiden weifsen waagerechten Parallelstriche auf der Stirn bekunden. Gegen den tiefbraunen Teint sticht grell ab die helle Kleidung: Rock und kurze Hose aus ungebleichtem Baumwollenstoff; den Kopf schmückt ein hellblauer Turban, während sich ein weifsleinener Bund in mehrfachen Umwindungen um die Hüften legt. Die Füfse stecken in Sandalen; das gefüllte Postfelleisen hängt quer über den Rücken an einem Lederriemen und über die rechte Schulter ist ein Plaid vom gröbsten Stoffe geworfen; ohne Zweifel soll es den Postsack bei eintretendem Regenwetter schützen, in der Herberge aber dem Eigenthümer selbst als Lagerdecke die-

*) Die Wagenmodelle in 1/10, die Schiffsmodelle in 1/30, die übrigen Figuren in 1/8 der natürlichen Gröfse.

**) E. Schlagintweit: Indien in Wort und Bild, Seite 161.

nen. In der linken Hand hält der Eilbote einen Brief; mit der rechten schultert er einen mächtigen, naturwüchsigen Stab.

Der Stab spielt bei den indischen Post-Eilboten eine wichtige Rolle; er ist gewöhnlich an einem Ende mit Glöckchen, am anderen mit einem Spiefs versehen. Das Geläute der Glöckchen hat einen doppelten Zweck: einmal soll es giftige Reptilien und Raubthiere, die sich in dunklen Nächten auf der Strafse herumtreiben, verscheuchen, aufserdem aber soll es den Dorfbewohnern die Ankunft des Postboten signalisiren; mit dem Spiefs-Ende kann sich der Mann im äufsersten Falle vertheidigen.

Das Postmuseum besitzt zwei derartige Stäbe, wie sie in Oudh und den Nordwest-Provinzen von den Post-Eilboten geführt werden, im Original. Der eine davon, ein grüngestrichenes Bambusrohr von 1½ m Länge, ist am oberen Ende mit Eisenspangen und Draht armirt; sechs kleine Schellen von Messing hängen in einer Oese und klirren bei jeder Bewegung; das untere Stab-Ende läuft in eine sauber gearbeitete Metallspitze aus. Als Todtschläger mag dieser Stab allerdings gute Dienste leisten, in Anbetracht seines Gewichtes aber — er wiegt nahezu 3 Pfund — dürfte er sich nicht gerade für einen, unter heifserer Sonne dahinschreitenden, mit dem Felleisen belasteten Fufsboten eignen; in dieser Beziehung erscheint das zweite Exemplar, ein leichter, aber fester und handgerechter Eschenstab mit scharfer Eisenspitze und einem Bündel Schellen, um Vieles zweckmäfsiger.

Figur 2 stellt einen als Schwimmer ausgerüsteten Post-Eilboten dar, dessen Kleidung lediglich aus einem Paar Schwimmhosen und einem rothen Kopfbund besteht. Seine Hüften umschlingt ein Netz, worin sieben grofse, flaschenförmige Schwimmblasen stecken; zwei weitere Blasen hängen an starken Bändern rechts und links von den Schultern herab. Der Postbeutel, mit weifsem Titelschild versehen, liegt quer über dem Nacken des Hindu und wird durch einen breiten Riemen, der den Kopf des Schwimmers umschliefst, festgehalten.

Figur 3. Der Britisch-Indische reguläre Landpostbote unterscheidet sich von seinen als Eilboten fungirenden Landsleuten nicht blofs durch den einfachen, der klirrenden Schellen und des Spiefs-Endes entbehrenden Krückstock, der sein Reisebegleiter ist, sondern vorzugsweise durch die nach englischem Muster zugeschnittene Dienstkleidung. Dieselbe besteht im Wesentlichen aus einem bis an die Knie reichenden zugeknöpften Rocke von hellrother Farbe, die im Britisch-Indischen Postbetriebe überhaupt eine wichtige Rolle spielt; seine Beine stecken in engen, hellblauen Hosen; die Füfse sind mit Sandalen bekleidet. Auf dem Kopfe des ausnahmsweise wohlbeleibten, ziemlich hellfarbigen Indiers sitzt ein blaues Käppchen mit rothem Knopfe, wie er von den Chinesen getragen wird; die Vorderseite des Käppchens ist mit einem weifsen Schilde versehen, welches in grofsen schwarzen Buchstaben die Inschrift P. O. R. M. enthält *(Peninsular Oriental Royal Moie)*. Nach der sonstigen Ausrüstung zu urtheilen, hat der unter dem Wendekreis des Krebses marschirende indische Landbriefträger keine geringere Bürde zu tragen, als sein Amtsbruder im Deutschen Reiche: auf dem Rücken hockt ein blau, roth und weifs bemalter Tornister nebst Kochgeschirr; über die rechte Hüfte hinab hängt ein mächtiger weifser Beutel, wahrscheinlich für den Mundvorrath; auf der anderen Seite wird das Gleichgewicht durch eine umfangreiche Ledertasche hergestellt. Letztere enthält zwei Abtheilungen; eine derselben ist für die zu bestellenden Briefe bestimmt; die zweite, verschlossene Abtheilung hat oben eine Oeffnung zum Einwerfen der Korrespondenz, die der Bote von den Landbewohnern oder den Filial-Postanstalten unterwegs einsammelt.

Figur 4. Der Hindu-Postillon zu Pferde erscheint in sehr kleidsamer Uniform. Seine rothe, enge Reitjacke ist auf Brust und Rücken mit blauen Schnüren und aufserdem mit weifsen, blau punktirten Aufschlägen an den Aermeln verziert. Ein helles, schwarz karrirtes Beinkleid legt sich knapp an

die Schenkel des Reiters, dessen Füfse in zierlichen schwarzen Stiefeln stecken. Auf dem Kopfe prangt ein mächtiger gelber Turban, festgehalten von einem weifsen, mit blauen Punkten betupften Tuch, welches Kinn und Ohren des Hindu bedeckt und über dem Turban zusammengeknotet ist. Den Leib umschlingt in mehrfacher Umwickelung ein Tuch von roth und weifs gestreiftem Stoffe; dazu kommt ein breiter schwarzer Ledergürtel mit grofsem Metallschild. Die Inschrift des letzteren kennzeichnet den braunen Indier als »*Post Rider*«. Vom Gürtel herab hängt ein sehr langer krummer Säbel mit Kreuzgriff in rother Scheide. In der linken Hand des Reiters ruht der Zügel, während die erhobene Rechte eine Trompete zum Munde führt. Die Postladung ist in zwei grofsen, zu beiden Seiten des Sattels herabhängenden Packtaschen von geschwärztem Leder untergebracht; aufserdem ist über den Rücken des Reiters noch eine kleine blaue Tasche geworfen. Alles in Allem genommen, gewährt unser blasender Hindu-Postillon ein freundliches Bild in möglichst bunten Farben. Und das gilt auch von

Figur 5, welche die Kameelpost darstellt. Uniform und Ausrüstung des Postreiters sind bis auf wenige Unterschiede dieselben, wie bei Figur 4. Abweichend ist der grüne, mit Goldfäden durchwirkte Turban; auch führt unser auf dem Kameel sitzender Hindu eine Peitsche, deren sein Kamerad zu Pferde entbehrt. Die Belastung des Kameels ist, den Verhältnissen entsprechend, eine weit gröfsere, als diejenige des Pferdes. Je zwei Postfelleisen von ganz bedeutendem Umfange flankiren rechts und links den Leib des »Wüstenschiffes«, nicht zu vergessen einer ebenfalls ziemlich grofsen Packtasche, die, am Sattelknopf befestigt, auf den Nacken des Lastthieres drückt. Die Einrichtung des Sattels ist derart, dafs hinter dem Postreiter noch eine Person Platz nehmen kann. Das Kameel trägt weder Halfter noch Zügel: ein einfacher Strick, durch die Nase des Thieres gezogen, dient dem Führer als Leitseil.

Figur 6. Der Hindu-Postillon als Führer eines Britisch-Indischen Postwagens (Tonga) trägt wie der Landpostbote einen langen Rock von rothem Tuche; die Lenden sind mit einer hellfarbigen Binde mehr umwickelt als umgürtet. Seine sonstige Kleidung besteht in Hosen von blauem Stoffe, rothledernen, sehr breiten Schuhen und einem grofsen schwarzen Turban. Im Uebrigen führt er eine Posttrompete und trägt auf der Brust eine kleine schwarze Ledertasche, die offenbar für Dienstpapiere bestimmt ist.

Die Reihe der Darstellungen Britisch-Indischer Postdiener beschliefst

Figur 7, die Photographie eines Hindu-Briefträgers mit zweirädrigem Veloციped. Da das Bild nicht mit Farben angelegt ist, so läfst sich nur erwähnen, dafs der Briefträger einen langen (wahrscheinlich rothen) Rock, helle Beinkleider, einen breiten Leibgürtel mit Schlofs, einen grofsen Turban und hohe, bis an's Knie reichende Stiefel trägt. Die Tasche mit den Briefen etc. hängt an einem, von der rechten Schulter zur linken Hüfte führenden Tragriemen. Aufserdem ist eine Art Briefbeutel an der Regulirvorrichtung des vorderen Rades befestigt.

Wir kommen nun zur zweiten Abtheilung der Sammlung, zu den

Wagen für Post- und Reisezwecke auf Landwegen

und geben zunächst aus dem genannten Werke einige Notizen über die verschiedenen Arten, wie man in Indien reist.*)

»Längs der Hauptverbindungswege sind von der englischen Regierung Rasthäuser für Reisende *(Traveller's Bangolo)* erbaut, welche, wo regelmäfsig Postwagen verkehren, *Dak*, d. i. Post-Bangolo heifsen, und deren Benutzung jedem Europäer, sofern er den Raum nicht von früher Angekommenen besetzt findet, gegen Entrichtung einer festen Gebühr von 2 Mark zusteht, mag

*) Indien in Wort und Bild, S. 93 ff.

man darin einen ganzen Tag zubringen oder nur wenige Stunden ausruhen. Für Eingeborene sind eigene Unterstandshäuser bestimmt, Sarai genannt. Ein Bangolo für Europäer besteht nach Art der Englisch-Indischen Wohnhäuser aus einem Erdgeschosse von einer Veranda rings umgeben; etwas entfernt vom Hauptgebäude stehen die Wohnung des Aufsehers und die Wirthschaftsräume. Das Innere enthält zwei, an Hauptverkehrsstrafsen auch vier luftige, weifsgetünchte Zimmer, an jedes stöfst ein Badekabinet. Die Einrichtung ist einfach und besteht aus einem viereckigen, ziemlich grofsen Tische, aus zwei bis drei meist schadhaften Rohrstühlen und aus einer aus Bambus geflochtenen Bettstelle; das Bett führt der Reisende mit. Die Küche ist, wie überall in Indien, unreinlich; die Sorglosigkeit der Köche beim Bereiten der Speisen bildet eine stehende Klage im Haushalte der Einzelnen wie in den Berichten der Kasernenverwalter; dagegen ist für den Reisenden von hohem Werthe die staunenswerthe Geschicklichkeit, mit welcher der Indier, selbst im Freien gelagert, auf einem aus etlichen zusammengetragenen Steinen aufgeführten Herde in Kürze eine schmackhafte Mahlzeit bereitet. Nur kennt er keine Abwechselung; diesem Mangel helfen jetzt Kochbücher ab, von denen neuerdings Uebersetzungen in indischen Sprachen erschienen.

Eingeborene bedienen sich zum Reisen Wagen von einer Einfachheit in der Bauart, die gröfser ist, als bei den weniger gebildeten Völkern des westlichen Turkestan, wo Arbe und Tarantas vorzüglichere Fahrzeuge sind und durchgehends von Pferden gezogen werden, während in Indien der Ochsenkarren vorherrscht. Vornehme haben grofse Dachwagen, mit mancherlei Zierrath ausgeschmückt und spannen Büffelpaare vor, lassen sie selbst durch Kameele und Elephanten ziehen; so liebte der 1856 entthronte König von Oudh mit einem von vier Elephanten gezogenen Wagen umherzufahren von solchem Umfange, dafs im Innern Raum war, zwanzig Personen ein Mittagsmahl einnehmen zu lassen. Europäer reisten früher vorwiegend im Palankin (Palki), in Unter-Bengalen ist dies noch jetzt fast die einzig mögliche Reisegelegenheit; sonst ersetzen F u h r w e r k e den kostspieligen Palki.

Der Palki ist eine Tragbahre von der Länge eines Menschen, in welcher man sich vollkommen ausgestreckt, wie in einem Bette, niederläfst. Die Seiten bestehen aus gepolsterten Holzwänden, die Thüren aus verschiebbaren Jalousien; das ganze Geräth ist solid und zweckmäfsig; es kostet 4 bis 600 Mark. Zum Tragen des Palki ist in seiner Längsrichtung unterm Dache eine Stange durchgezogen oder an den Stirnwänden eingelassen und mit Dach und Boden durch Tragleisten fest verbunden. Zwei Leute tragen vorn, zwei hinten; vier weitere Träger sind nöthig zum Abwechseln; man wechselt nach kurzen Zwischenräumen, beim Ablösen wird der Palki aber nicht niedergestellt, sondern die neuen Träger treten unter und die alten aus, sobald Schritt und Last auf die Ablösträger überging. Tragen wie Wechsel wird gegenseitig erleichtert durch einen fortwährenden Chorgesang. Bei aller Gewandtheit im Balanciren und Gleichmäfsigkeit im Schritte ist ein fortwährendes Schaukeln nicht zu vermeiden, welches viele Personen so wenig vertragen können, als das Schwanken des Schiffes. Das Gepäck wird an langen Bambusstangen getragen. Das Reisen im Palki erfolgt fast ausschliefslich Nachts unter Fackelbeleuchtung, wozu eigene Träger angenommen werden; Geruch und Rauch aus diesen mit Oel getränkten Holzfackeln ist sehr belästigend, da die Träger, trotz Abmahnung, immer wieder windwärts gehen. Reisende sind auf gröfseren Strecken von einem Diener begleitet, der in einem zweiten Palki getragen wird, deswegen hat der Herr 30 bis 40 Leute zu bezahlen, und die Ausgaben stellen sich sehr hoch; sie betragen von Poona *) bis Maha-

*) Poona, Distrikt Poona, Postbezirk Bombay.

baleschwar *) 230 Mark für Herrn und Diener. Durchgehends befassen sich Unternehmer mit dem Bereitstellen der Träger und Palki, wenn der Reisende kein eigenes Geräthe hat, und legen Relais. Die Träger sind im Ganzen willig und unverdrossen, aber es kommt auch vor, dafs sie wegen vermeintlichen Uebergewichts des Palki vertragsbrüchig werden, den Palki aufserhalb des Ortes hinstellen und nach Hause zurückkehren. Zur Fernhaltung solcher Zwischenfälle sind Unternehmer wie Träger der Kontrole der Polizei unterworfen, und Unbotmäfsigkeiten ziehen die Bestrafung nach dem Strafgesetz von 1860 nach sich; es wird als Entlastung von einem sehr fühlbaren Hemmschuhe des Verkehrs empfunden, dafs die Verbesserungen der Wege in einer immer gröfseren Zahl von Distrikten es gestatten, zu Fuhrwerken zu greifen.«

Der von der Britisch-Indischen Postverwaltung im April 1880 herausgegebene *Indian Postal Guide* veröffentlicht in Abschnitt XIV die Bedingungen, unter welchen sich die Post mit der Beförderung von Reisenden auf gewissen Kursen in Indien befafst. So besteht u. A. in den Nordwestprovinzen ein Staatspostkurs zwischen Bareilly und Ranibagh. Extraposten *(Express daks)* werden auf dieser Linie nur in Fällen unbedingter Nothwendigkeit gestellt und alsdann mit einer Taxe von 1 Rupie **) für die Meile belegt. Der Platz auf den gewöhnlichen Postwagen — vorausgesetzt, dafs im Wagen Raum für Personen ist — beträgt 2 ½ Annas für die Meile. Die Stationen sind die Postbangolos in Bareilly, Baheri (32 Meilen) und Ranibagh (65 Meilen). Für die Reise mit dieser Staatspost gelten folgende allgemeine Vorschriften.

»Mit den gewöhnlichen Posten dürfen in der trockenen Jahreszeit zwei Reisende befördert werden, sofern das Gewicht der Briefsäcke eine derartige Belastung der Wagen gestattet. In der Regenzeit dagegen dürfen unter keinen Umständen mehr als eine Person mitgenommen werden; überdies bleibt dem *Superintendent* (Inspektor) des Kurses das Recht, den Reisenden von der Beförderung auszuschliefsen, wenn nach seiner Ansicht durch die Mitnahme auch nur einer Person die rechtzeitige Ueberkunft der Post in Frage gestellt werden würde, ungeachtet auch der Reisende bereits eingeschrieben ist und das Personengeld entrichtet hat. Im Falle der Ausschliefsung des Reisenden wird demselben, auf Antrag beim *Superintendent* des Kurses, das vorausbezahlte Personengeld zurückerstattet. — Bei den zur Beförderung der eiligen Postsendungen aus dem Auslande dienenden Posten findet eine Personenbeförderung niemals statt. — Jeder Reisende, welcher die gewöhnliche Post benutzt, kann 10 Seers ***) Gepäck frei mitnehmen; darüber hinaus dürfen noch weitere 10 Seers mitgenommen werden, wenn es nach dem Gewicht der Briefsäcke für zulässig erachtet wird; solches Extragepäck wird mit der Taxe für Packete belegt. — Das Reisegepäck, welcher Art es sei, steht unter der persönlichen Aufsicht des Reisenden und wird nur auf dessen Gefahr mitgenommen. — Lebende Thiere und Vögel in Käfigen können zur Beförderung zugelassen werden, wenn der Wagen genügenden Raum bietet, zur Taxe von 2 Annas für die Meile, jedoch nur unter des Eigenthümers Aufsicht und auf seine Gefahr. Kinder unter 3 Jahren werden frei befördert, ältere zahlen dasselbe Personengeld wie Erwachsene. — Alle Gebühren müssen bei dem Postamte, von welchem aus die Post abgeht, im Voraus entrichtet werden; Erstattung der Gebühren ist nur in dem Falle zulässig, wenn die Mitnahme der Reisenden aus postdienstlichen Gründen nicht hat erfolgen können. — Das Personengeld mufs für die ganze Strecke von einem Postamte bis zu einem anderen bezahlt werden; die Gebühren für Theilstrecken sind dieselben, wie die für die ganze Strecke. Die Unterbrechung der Reise

*) Mahabaleschwar, Distrikt Satara, Postbezirk Bombay.

**) 1 Rupie = 16 Annas = 192 Pies = 2 Mark.

***) 1 Bazar Maund zu 40 Seers = 74 ½ Pfund.

ist gestattet; der Reisende wird am darauf folgenden Tage weiter befördert, sofern ein Platz frei ist; er geniefst aber keinen Vorzug vor den ankommenden Passagieren, die sofort weiterreisen wollen. — Vor der Beschädigung der Postwagen etc. und vor dem Aufhalten der Posten wird gewarnt; Reisende, welche sich derartige Vergehen zu Schulden kommen lassen, verfallen den durch das Postgesetz festgesetzten Strafen.«

Als Illustration zu dem Vorangeschickten führen wir nunmehr die im Postmuseum vorhandenen Modelle der indischen Wagen vor.

No. 1. Ein Postbestellungswagen in Bombay, nach unseren Begriffen ein zweirädriges, einspänniges Briefpostkariol. Der nicht allzu grofse Wagenkasten hat abgeschrägte Seitenwände und gewährt oben auf dem Deck gerade so viel Raum, dafs aufser dem Wagenführer noch eine zweite Person, nehmen wir an der Postschaffner oder Briefträger, knapp sitzen kann. Der zum Auf- und Niederklappen eingerichtete Sitz dient zugleich als Verschlufs des Laderaumes. Nach diesem Prinzip sind auch die übrigen Wagen gebaut; nirgends finden wir ein sogenanntes Hintermagazin oder überhaupt nur eine Thür an der Rückseite des für die Postladung bestimmten Raumes. Das äufsere Ansehen des ebenso zierlich als dauerhaft gebauten Fahrzeuges gewinnt durch den Anstrich und die Lackirung in rother und schwarzer Farbe. Die Inschrift auf der Rückseite »*Post Office delivry van*« und die Buchstaben »*V. R.*« auf den beiden Seitenflächen kennzeichnen den Wagen als ärarisches Eigenthum.

No. 2. Die Tonga, ein zweirädriger, in der Präsidentschaft Bombay gebräuchlicher Postwagen von gefälliger, leichter Bauart. Der als Gepäckraum dienende, ziemlich niedrige Wagenkasten ruht auf einem flachen Bretterboden, der vorn und hinten ein beträchtliches Stück über die Basis des Wagenkastens hervorragt, gegen die Räder hin aber mit den Seitenwänden desselben abschneidet. Das Fahrzeug hat oberhalb des verschliefsbaren Gepäckraumes vier Sitzplätze, die durch einen kastenförmigen Aufbau mit abgeschrägten Seitenwänden von einander getrennt werden, so zwar, dafs die beiden Personen auf der ersten Sitzbank den Passagieren auf der zweiten den Rücken kehren. Der ebenfalls zum Verschliefsen eingerichtete Aufbau kann zur Bergung der Briefbeutel oder des Reisegepäcks benutzt werden. An den vier Ecken des Wagenkastens stecken in eisernen Oesen vier Holzstützen, die ein weifsleinenes Verdeck und Seitenvorhänge tragen. Das Ganze ist derartig konstruirt, dafs es ohne Mühe abgenommen werden kann. Die Holztheile des Wagens sind mit rother, die Eisentheile mit schwarzer Farbe gestrichen und lackirt. Auf den beiden Seitenflächen ist der offizielle Charakter des Postwagens durch die Inschrift »*V. R. Government Mail*« angedeutet. Ganz eigenartig ist die Bespannung. Während die beiden mit vollständigem Sielengeschirr ausgerüsteten Pferde an den Ortscheiten (ohne Sprengwaage) ziehen, wird die Verbindung des Gespanns mit der Deichsel nicht, wie sonst üblich, durch Aufhaltketten oder Riemen, sondern durch einen Querbaum hergestellt, der in einem an der Spitze der Deichsel angebrachten beweglichen Ringe balancirt, und dessen Enden am Kammdeckel auf dem Rücken der beiden Pferde angekoppelt sind. Die Vorrichtung mag zum Zwecke haben, das Gewicht des Wagens, dessen Schwerpunkt nicht genau über der Axe liegt, sondern mehr nach vorn gerückt ist, auf das Gespann gleichmäfsig zu vertheilen.

Von einer abweichenden Gattung dieser Personenpost giebt E. Schlagintweit nachstehende Darstellung.*)

»Ein bequemes Fuhrwerk ist der Tongawagen, ein vier- bis sechssitziger Omnibus, von ein oder zwei Pferden gezogen; die Längssitze werden durch Aufnehmen einer beweglichen Klappe zwischen den Polstern zur Matratze,

*) Indien in Wort und Bild, Seite 95.

bei längeren Fahrten bleibt mindestens ein Platz für das kleine Gepäck und Bettzeug frei. Das Dach ist von Holz oder Leinwand; Gardinen lassen die Wände verschliefsen. Der Kutscher sitzt vorn, der Pferdewärter kauert auf dem Tritt (d. i. auf der Rückseite des Wagens). Der Preis eines Tongawagens von Poona bis Mahabaleschwar ist 52 Mark, kostet mithin nicht den vierten Theil des Palki.«

Ueber die postmäfsige Verwendung der *Government Tongas* und der *Government Carriages* *) auf dem Kurse zwischen Simla und Umballa in den Nordwestprovinzen entnehmen wir dem *Indian Postal Guide* für April 1880 nachstehende Bestimmungen.

Der Verkehr zwischen Simla und Kalka wird durch Tongas, zwischen Kalka und Umballa (an der Sind-Punjab- und Delhi-Eisenbahn) durch Carriages für Staatsrechnung vermittelt. Personen können in Simla, Kalka und Umballa bei den Postämtern entweder für die ganze Strecke Simla-Umballa oder für die Theilstrecken Simla-Kalka und Kalka-Umballa eingeschrieben werden. Extraposten *(expresses)* sind Fuhrwerke, welche von Reisenden für ihren eigenen Gebrauch gemiethet werden und zu einer von dem Miether bestimmten Zeit, soweit dies nach Folgendem angänglich ist, abfahren. Der Postbeamte benachrichtigt den Reisenden bei der Annahme, zu welcher Zeit Posten gestellt werden können, und der Reisende bestimmt hiernach die Stunde, zu welcher er abfahren will. Die so festgesetzte Stunde mufs von dem Reisenden genau eingehalten werden, widrigenfalls das Recht zur Benutzung der Extrapost verfällt. Von Simla und Kalka gehen die *Express Tongas* gewöhnlich zwischen 3 und 10 Uhr Vormittags ab, damit sie den ganzen Weg bei Tage zurücklegen können. Sollen die Tongas später abgehen, so mufs die Reise unterwegs unterbrochen werden, worüber nähere Verabredungen bei der Annahme des Extrapostreisenden stattfinden. Die Taxe für Extraposten beträgt:

für eine *Express Tonga* zwischen Simla und Kalka 20 Rupien,

für einen *Express Carriage* zwischen Kalka und Umballa 20 Rupien.

In einer Tonga dürfen höchstens 6 Maunds befördert werden, wobei jeder Reisende für 1 ½ Maunds zählt. Mehr als 3 Personen dürfen also eine Tonga nicht benutzen. Die höchste Belastung für einen Carriage sind 9 Maunds, wobei ebenfalls die Person zu 1 ½ Maunds gerechnet wird. Das Wegegeld (auf der Bergstrafse) von 1 Rupie für jede *Express Tonga* und 3 Pies für jeden Reisenden in der Brief- oder Packet-Tonga ist von dem Reisenden zu entrichten. Besonders zu beachten ist die Belastungsgrenze der Wagen. Auf einen *Mail Van* kommen zusammen 4 Reisende und auf eine *Mail Tonga* zwei. Wenn die Briefsäcke etc. mehr als zwei Maunds wiegen, so darf in einer Tonga nur eine Person befördert werden; wiegen die Briefsäcke mehr als 4 Maunds, so findet eine Beförderung von Personen in der Tonga überhaupt nicht statt. Die Reisenden werden lediglich unter der Bedingung eingeschrieben, dafs die Gröfse und das Gewicht der Briefsäcke die Mitnahme von Personen gestatten.

Das Personengeld beträgt:

a) in der Brief-Tonga zwischen Simla und Kalka für die Person 7 Rupien,
b) in dem Brief-Van zwischen Kalka und Umballa für die Person 2 ½ Rupien,
c) in der Packet-Tonga zwischen Simla und Kalka für die Person 7 Rupien,
d) in dem Packet-Van zwischen Kalka und Umballa für die Person 2 ½ Rupien.

Die Gewichtsgrenze des Gepäcks ist bei a) und b) 12 Seers, bei c) und d) 20 Seers.

No. 3. Modell eines zweirädrigen Postwagens ohne Verdeck mit Gabel. Die Sprengwaage ragt nach der rechten Seite um ein beträchtliches Stück über die Radspur hinaus und trägt einen eisernen Haken für das Ortscheit des Wildbahnpferdes. Dieselbe Vorrichtung findet sich auch bei den nächstfolgenden Modellen

*) Vierrädrige Postwagen von gröfserer Tragfähigkeit.

No. 4, 5, 7 und 8 und scheint überhaupt in Indien allgemein gebräuchlich zu sein. Der Wagenkasten bz. Gepäckraum mit Sitzbank gleicht demjenigen der Tonga, ist aber mehr dauerhaft als zierlich gebaut.

No. 4 und 5. Zwei Modelle einer Gattung zweirädriger Post- und Reisewagen, die in Indien unter dem Namen *Muree cart* bekannt sind und lediglich auf Gebirgswegen in Anwendung kommen. Mit Rücksicht auf diesen Zweck zeichnen sie sich durch besonders solide Bauart aus und sind mit den für Gebirgswagen unumgänglich nothwendigen Ausrüstungsgegenständen, d. i. mit Hemmschuh und Bergstütze versehen, welche Vorrichtungen bei allen übrigen Wagenmodellen unserer indischen Sammlung fehlen. Der Laderaum befindet sich zu Füfsen der Passagiere und reicht mit dem muldenförmig konstruirten Boden zu beiden Seiten der Wagenaxe ziemlich tief hinab. In der sonstigen Einrichtung des *Muree cart* macht sich ein gewisser Comfort bemerkbar; auf den Sitzplätzen liegen gepolsterte Lederkissen; das feste Verdeck und die Seitenvorhänge sind von geglättetem, wasserdichten Stoff gearbeitet und schützen die Passagiere bei Regenwetter von allen vier Seiten des Wagens. Das eine Wagenmodell ist für vier, das andere für sechs Personen eingerichtet. Im ersteren Falle sind die beiden Sitzbänke mit der Rücklehne gegen einander gestellt, wogegen der sechssitzige *Muree cart* — nach Art der Omnibuswagen mit Kabriolet — im Vorderraum eine mit der Axe parallel gerichtete Sitzbank und im Hinterraum zwei an den Langseiten des Wagens hinlaufende Sitzbänke für je zwei Personen enthält.

No. 6. Modell eines zweirädrigen Ochsenfuhrwerks. Dasselbe besteht aus einem ganz einfachen, direct auf der Axe befestigten länglichen Kasten mit sehr niedrigen Seitenwänden. An der Deichselspitze ist das Joch (zwei Querbäume durch zwei Paar lange Eisenriegel leiterartig verbunden) für die Zugstiere (*Zebus*) angebracht. Die an den äufsersten Enden rechts und links sitzenden Riegel sind beweglich, um das Einspannen der Ochsen oder vielmehr das Einzwängen der Stierköpfe zu ermöglichen. Ein weiteres Bindeglied zwischen Zugkraft und Last giebt es nicht; Riemenzeug, Leitseil, Ortscheite, Zugstränge und dergleichen Hülfsmittel sind als entbehrliche Zuthat weggelassen. Den einzigen Ausputz des traurigen, mit schwarzer Farbe übertünchten Karrens bildet eine Plandecke von getheertem Segeltuch.

Die folgenden beiden Modelle stellen vierrädrige Fahrzeuge dar, deren Bespannungseinrichtungen wie bei den zweirädrigen *Muree carts* zunächst für zwei Pferde berechnet sind; das eine geht in der Gabel, das andere zieht als Wildbahnpferd an der verlängerten Sprengwaage; erforderlichenfalls wird ein drittes Pferd vor das in der Gabel gehende gespannt.

No. 7. Packetwagen mit festem Verdeck auf sechs Holzstützen; an den Längsseiten laufen stacketartige Galerien. Der durch Zwischenwände in drei gleiche Gepäckräume getheilte Wagenkasten wird durch horizontal liegende Klappen geschlossen. Für den Fall, dafs die Postgüter sämmtliche Laderäume füllen, finden nur vier Personen auf dem Wagen Platz, und zwar zwei auf dem Vordersitz und ebensoviel auf dem hinteren Theil des Wagens; ist jedoch die Zahl und der Umfang der Postladung weniger erheblich, so können durch das Oeffnen der mittleren Abtheilung des Wagenkastens noch vier weitere Sitzplätze hergestellt werden.

No. 8. Post- und Reisewagen mit Schlafvorrichtung. Von dieser eigenthümlichen Wagengattung giebt E. Schlagintweit folgende mit unserem Modell übereinstimmende Beschreibung*).

»*Dak-Gari* heifst der vierrädrige Extrapostwagen; er ist nicht zum Sitzen eingerichtet, sondern man liegt darin auf einer Matratze, die der einzige Fahr-

*) Indien in Wort und Bild, S. 95 u. 96.

gast selbst mitbringt. Die Wände sind aus Holz, die Thüren zu verschieben und die Fenster durch Jalousien ersetzt; ein vorstehendes Leinwanddach schützt gegen die glühenden Strahlen der Sonne. Die Rückwand des Wagens enthält zweckmäfsige Fächer aus Brettern zur Hinterlegung von Waffen, Soda-, Bier- und Weinflaschen, sowie sonstiger Lebensmittel; der Kutscherbock ist breit genug für Kutscher, Diener und Pferdewärter; auf dem Dache ist das Gepäck untergebracht. Das Zugthier ist ein Pferd, das in einer Gabeldeichsel geht. Die Thiere sind so halsstarrig als bei uns zuweilen die Esel; um sie zum Ziehen zu bringen, zerrt der Pferdewärter vorn an einem langen Stricke oder drückt gegen die Gabel, um dem Thiere das Stehen zu verleiden. Der Kutscher schlägt unbarmherzig ein und Leute greifen in die Speichen, um das Rückwärtsschieben zu verhindern; endlich nimmt das Pferd einen Anlauf, und nun geht es in schneller Gangart, meist in sausendem Galopp fort. Diese Postwagen waren einst das Hauptverkehrsmittel auf der *Great Trunk Road* genannten Heerstrafse von der Hauptstadt Calcutta bis zur Westgrenze des Reiches; Privatgesellschaften besorgten den Transport. Jetzt, seit Anlage und alljährlich fortschreitender Ausdehnung des Eisenbahnnetzes werden so grofse Strecken in Wagen nicht mehr zurückgelegt; der *Dak-Gari* ist ein Eilwagen geworden, den die Regierung zur Beförderung von Poststücken gehen läfst, und der auch Reisende mitnimmt. Auf Hauptrouten ist der Eilwagen ein bequemer Reisewagen auf Federn, von Pferden gezogen, auf Seitenwegen sind nur Ochsen eingespannt, die 3 km in der Stunde zurücklegen; zwischen abgelegenen Stationen verkehrt oft ein Wagen ohne Federn, der kaum einen sicheren Sitzplatz gewährt.«

Die indischen Bahnpostwagen sind durch zwei Modelle in $^{1}/_{10}$ der natürlichen Gröfse vertreten. Dem Beschauer fällt zunächst der allen ärarischen Fahrzeugen der Britisch-Indischen Postverwaltung eigene hellrothe Anstrich*) in die Augen, und nicht minder auffallend wirken die in verschiedenen Sprachen (Englisch, Nagri, Bengal, Hindostan) mit gelber und blauer Farbe aufgetragenen Inschriften: *V. R. Travelling Post Office. Express Overland Mail etc.* Die auf zwei Axen ruhenden Wagen haben je zwei Thüren mit Doppelflügeln. Fensteröffnungen finden wir an allen vier Seiten in grofser Anzahl; sie können nach Belieben durch Glasscheiben oder durch Jalousien geschlossen werden. Um die Wirkung der Sonnenstrahlen abzuschwächen, ist das Dach aus einer doppelten Lage von Brettern unter Freilassung eines angemessenen Zwischenraumes, konstruirt; zu gleichem Zweck läuft unterhalb des Daches, bis zur Oberkante der Fenster hinabreichend, eine Schutzwand, die aus schmalen Brettern wie eine geschlossene Jalousie zusammengesetzt ist. Die Zugleine wird nicht über das Dach, sondern an der unteren Kante der Längsseiten des Wagenkastens hin geführt.

Neben diesen gemeinsamen Merkmalen in Beziehung auf Bauart und äufsere Erscheinung treten in der Ausstattung des inneren Raumes der beiden Wagenmodelle mehrfache Abweichungen hervor.

Modell No. 1 stellt einen zur Beförderung der schweren sogen. Ueberlandspost bestimmten Eisenbahnwagen dar. Wir finden darin vorwiegend geräumige Fachwerke zur Bergung der Briefsäcke, dagegen nur ein einziges Gestell mit kleineren Briefsortirfächern. Die weiteren Ausrüstungsgegenstände bestehen in einem drehbaren Polstersessel und einem grofsen verschliefsbaren Kasten oder Koffer; vier Deckenlampen spenden das nöthige Licht während der Nacht.

Gröfsere Mannigfaltigkeit zeigt das Modell No. 2, ein Eisenbahnwagen für den gewöhnlichen Postdienst im Innern von Ostindien. Hunderte von grofsen

*) Im Gegensatz hierzu sind die Personenwagen der I. Klasse weifs, der II. und III. Klasse grün und der Zwischenklasse braun gestrichen.

und kleinen Sortirfächern, zwei Briefkästen für das Publikum, zehn feststehende Drehsessel, zwei grofse Schreibgestelle, eine Waschtoilette und neun Deckenlampen engen den Raum derartig ein, dafs man sich wundern mufs, wie nach dem Berichte eines Augenzeugen acht Beamte darin arbeiten können, und zwar bei einer Temperatur, die in der heifsen Jahreszeit bis auf 40° R. steigt! Selbstredend werden nur Eingeborene, die gegen Sonnengluth und Insektenstiche weniger empfindlich sind, in diesem Dienstzweige verwendet; ihre Kleidung besteht dann in der Regel nur aus einem Schurz um die Hüften

Zur Herabminderung der glühenden Hitze in den Eisenbahnwagen, der schon mancher Reisende zum Opfer gefallen ist, macht man in neuerer Zeit von sinnreich und zugleich einfach konstruirten Kühlapparaten Gebrauch. Unser Modell hat deren zwei; sie bestehen aus einem mit Wasser gefüllten Blechkasten und einer drehbaren Scheibe von feinem Drahtgeflecht, die in eine Fensteröffnung eingefügt ist und durch ein Räderwerk in rotirende Bewegung gesetzt wird. Die Scheibe, welche in das Reservoir hinabreicht, befeuchtet sich bei der Umdrehung und wirft erfrischende Wassertropfen in den inneren Wagenraum. Zur Kühlung des Wassers dient ein gegen die Zugluft gestellter Windfang an der Aufsenseite des Waggons.

Eine Besprechung der weiteren Bestandtheile der Britisch-Indischen Sammlung des Postmuseums: Postschiffe, Posthäuser, Darstellung einzelner Geschäftszweige in der Postwerkstatt zu Aligarh, Schriftproben von Briefen, Post- und Telegraphen-Werthzeichen, behalten wir uns für eine der nächsten Nummern des Archivs vor.

---

## 91. Das württembergische Postwesen im Jahre 1878/79*).

Die Zahl der württembergischen **Postanstalten** betrug nach dem Stande am 31. März 1879 500 gegen 493 am 30. Juni 1878. Aufserdem bestanden in gröfseren Postorten zusammen 11 Filialpostämter und Postaufgabebüreaus, so dafs die Gesammtzahl der Postanstalten sich auf 511 belief. Hiernach entfällt je eine Postanstalt auf 38,2 qkm und auf 3 682 Einwohner, dagegen im Deutschen Reichs-Postgebiet auf 62,9 qkm und auf 5071 Einwohner, in Bayern auf 57,8 qkm und auf 3831 Einwohner.

Die Zahl der **amtlichen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen** ist von 811 im Jahre 1878 auf 880 im Jahre 1879 vermehrt worden.

Am 31. März 1879 waren 2 950 **Briefkasten** gegen 2 923 im Vorjahr aufgestellt, und zwar in Orten mit Postanstalt 992, in Orten ohne Postanstalt 1 958. Ein Briefkasten entfällt auf 6,6 qkm und auf 638 Einwohner, dagegen im Deutschen Reichs-Postgebiet auf 10,2 qkm und auf 821 Einwohner, in Bayern auf 12,6 qkm und auf 832 Einwohner.

Das **Gesammt-Personal** der württembergischen Postverwaltung umfafste am 31. März 1879 4 531 Personen gegen 4 425 im Vorjahre, nämlich: 1 711 Beamte, 2 396 Unterbeamte, 112 Posthalter (ausschliefslich 37, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten waren) und 312 Postillone.

Die Zahl der **Postpferde** betrug 932 gegen 900 im Vorjahre. Der Bestand an **Postwagen** betrug 585 mit 3 115 Sitzplätzen gegen 628 mit 3 422 Sitzplätzen im Vorjahre; hiervon waren am 31. März 1879 Eigenthum des Staats 120, Eigenthum der Posthalter und der Fahrtenunternehmer 465 Wagen.

Extraposten wurden 105 befördert.

Die Landpostboten bedienten im Jahre

*) Das »württembergische Postwesen im Jahre 1877/78« siehe Archiv für Post und Telegraphie für 1879, S. 658.

1878/79 1 436 Hauptorte der Landgemeinden und 7 367 Parzellen, zusammen 8 803 Wohnplätze.

Die Zahl der von den Posten **zurückgelegten Kilometer** betrug 7 960 902 gegen 8 089 790 im Jahre 1878, und zwar wurden zurückgelegt von den Posten auf Eisenbahnen 5 102 294, auf Landstrafsen 2 749 123 und auf Wasserstrafsen 109 585 km.

Die **Gesammtzahl** der im Jahre 1879 **beförderten Sendungen** betrug 86 102 826 Stück gegen 84 337 440 Stück im Jahre 1878, mithin 1879 mehr 1 765 386 Stück oder 2,1 pCt. Von der Gesammtzahl im Jahre 1879 entfallen auf die Briefsendungen 46 518 642 Stück oder 54,0 pCt., auf die Zeitungsnummern 28 709 714 Stück (33,3 pCt.), auf die aufsergewöhnlichen Zeitungsbeilagen 1 752 772 Stück (2,0 pCt.), auf die Postanweisungen 2 556 540 Stück (3,0 pCt.), auf die Postauftragsbriefe 219 980 Stück (0,3 pCt.), auf die Briefe mit Werthangabe 592 756 Stück (0,7 pCt.), auf die Packete ohne Werthangabe 4 751 748 Stück (5,5 pCt.), auf die Packete mit Werthangabe 414 000 Stück (0,5 pCt.) und auf die Postnachnahmesendungen 586 674 Stück (0,7 pCt.).

Das **Gesammtgewicht** der Packetsendungen betrug 18 203 400 kg gegen 18 053 559 kg im Jahre 1878. Auf jede Packetsendung entfällt ein Durchschnittsgewicht von 3,3 kg.

Der **Werthbetrag** der beförderten Geld- bz. Werthsendungen betrug 651 449 874 M. gegen 681 003 006 M. im Jahre 1878. Auf jede dieser Sendungen entfällt durchschnittlich ein Werthbetrag von 149 M.

**Briefverkehr.** Von der Gesammtzahl der Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben) entfallen auf den internen Verkehr 22 698 882 Stück (48,8 pCt.), auf den Verkehr aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern 9 020 376 Stück (19,4 pCt.), auf den Verkehr aus dem Auslande 2 407 014 Stück (5,2 pCt.), auf den Verkehr nach dem Deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern 9 929 790 Stück (21,3 pCt.) und auf den Verkehr nach dem Auslande 2 462 580 Stück (5,3 pCt.), zusammen 46 518 642 Stück gegen 44 869 944 im Jahre 1878.

**Interner Briefverkehr.** Es betrug die Zahl der portopflichtigen gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefe frankirt 13 716 828 Stück, unfrankirt 794 502 Stück, Postkarten 2 540 610 Stück, Drucksachen 2 368 026 Stück, Waarenproben 75 474 Stück, die Zahl der portofreien Briefsendungen 3 203 442 Stück, zusammen 22 698 882 Stück gegen 22 095 468 Stück im Jahre 1878. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 251 460 Stück oder 1,29 pCt. eingeschrieben. Die Zahl der durch Eilboten bestellten Briefsendungen betrug 5 004, 1878 4 842. Von den innerhalb Württembergs beförderten Briefsendungen waren nur im innern württembergischen Verkehr portofrei 2 466 252 Stück oder 76,98 pCt., waren Reichsdienstsachen und Militaria 498 960 Stück (15,58 pCt.), waren Soldatenbriefe 238 230 Stück (7,44 pCt). Die Porto- und Gebühren-Einnahme für die innerhalb Württembergs beförderten portopflichtigen Briefsendungen ist veranschlagt für die frankirten Briefe auf 1 118 648 M., für die unfrankirten Briefe auf 69 184 M., für die Postkarten auf 127 030 M., für die Drucksachen auf 85 326 M., für die Waarenproben auf 6 788 M., die Einschreibgebühr auf 50 292 M., die Zustellungsgebühr auf 36 M., zusammen auf 1 457 304 M., im Jahre 1878 auf 1 425 771 M.

**Briefsendungen aus dem Deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern.** Es betrug die Zahl der portopflichtigen gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefe frankirt 5 331 816 Stück, unfrankirt 74 304 Stück, Postkarten 1 510 290 Stück, Drucksachen 1 805 022 Stück, Waarenproben 115 380 Stück, die Zahl der portofreien Briefsendungen 183 564 Stück, zusammen 9 020 376 Stück gegen 8 746 740 im Jahre 1878. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 229 302 Stück oder 2,6 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen aus dem Auslande.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 1 513 944 Stück, unfrankirt

23 040 Stück, Postkarten 284 508 Stück, Drucksachen 462 312 Stück, Waarenproben 115 992 Stück, portofreie Briefsendungen 7 218 Stück, zusammen 2 407 014 Stück gegen 2 372 328 im Jahre 1878. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 48 726 Stück oder 2,0 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen nach dem Deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 5 682 132 Stück, unfrankirt 87 444 Stück, Postkarten 1 370 484 Stück, Drucksachen 2 542 536 Stück, Waarenproben 95 076 Stück, portofreie Briefsendungen 152 118 Stück, zusammen 9 929 790 Stück gegen 9 362 340 im Jahre 1878. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 255 042 Stück oder 2,6 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen nach dem Auslande.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 1 588 446 Stück, unfrankirt 29 286 Stück, Postkarten 244 116 Stück, Drucksachen 542 124 Stück, Waarenproben 49 968 Stück, portofreie Briefsendungen 8 640 Stück, zusammen 2 462 580 Stück gegen 2 293 068 im Vorjahre. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 53 208 Stück oder 2,2 pCt. eingeschrieben.

**Zeitungsverkehr.** Die Gesammtzahl der durch Vermittelung der württembergischen Postanstalten bezogenen Zeitungen betrug im Jahre 1879 660 349 Exemplare gegen 681 821 Exemplare im Jahre 1878. Die Zahl der von diesen Exemplaren beförderten einzelnen Zeitungsnummern betrug im Jahre 1879 28 709 714, 1878 29 093 944. Von den im Jahre 1879 durch Vermittelung der Post bezogenen Zeitungen erschienen: in Württemberg selbst 576 528 Exemplare mit 25 394 094 Nummern, im Reichs-Postgebiet und Bayern 80 625 Exemplare mit 3 143 641 Nummern, im Auslande 3 196 Exemplare mit 171 979 Nummern.

Die Zahl der mit den Zeitungen versandten **außergewöhnlichen Zeitungsbeilagen** betrug 1 752 772 Stück gegen 1 538 320 Stück im Jahre 1878.

**Postanweisungen.** Die Gesammtzahl der beförderten Postanweisungen betrug 2 556 540 Stück, gegen das Vorjahr mehr 125 693 Stück oder 5,2 pCt. Der durch die Postanweisungen vermittelte Geldbetrag belief sich 1879 auf 137 501 134 M., dagegen 1878 auf 127 949 746 M.

Die Zahl der aufgelieferten internen Postanweisungen betrug 1 310 817 Stück, der darauf eingezahlte Betrag 59 107 920 M. In der Zahl dieser Postanweisungen sind 313 130 Stück Nachnahme-Postanweisungen mit 1 630 553 M. mit enthalten. Von den Postanweisungen (ausschl. der Nachnahme-Anweisungen) waren portopflichtig 97,98 pCt., portofrei 2,02 pCt. Von den portopflichtigen Postanweisungen waren im Betrage bis 100 M. 84,09 pCt., im Betrage von mehr als 100 bis 200 M. 10,37 pCt., von mehr als 200 bis 400 M. 5,54 pCt. Der durchschnittliche Betrag einer internen Postanweisung belief sich auf 57 M. 62 Pf. Von der Zahl der aufgelieferten Postanweisungen sind auf telegraphischem Wege zur Auszahlung überwiesen worden 1 074 Stück mit einem Betrage von 124 615 M.

Die Zahl der Postanweisungen nach Württemberg aus anderen Ländern betrug 713 188 Stück mit 44 272 970 M., dagegen betrug die Zahl der Postanweisungen aus Württemberg nach anderen Ländern 532 535 Stück mit 34 120 244 M.

**Postauftragsbriefe.** Die Gesammtzahl der beförderten Postauftragsbriefe betrug 219 980 Stück gegen 196 024 im Jahre 1878. Von den Postaufträgen zur Geldeinziehung wurden befördert: innerhalb Württembergs 49 563 Stück mit einem einzuziehenden Betrage von 4 622 099 M.; aus dem Reichs-Postgebiet und Bayern 70 201 Stück mit 8 179 386 M.; aus Helgoland und der Schweiz 133 Stück mit 9 150 M.; aus Württemberg nach dem Reichs-Postgebiet und Bayern 94 140 Stück, nach Helgoland und der Schweiz 1 980 Stück. Von den eingegangenen Postauftragsbriefen zur Geldeinziehung konnten 31 551 Stück oder 26,32 pCt. im Betrage von 2 815 802 Mark nicht eingezogen werden. Hier-

von wurden zum Protest weitergegeben 4 534 Stück oder 14,37 pCt. der nicht eingegangenen (3,78 pCt. der Gesammtstückzahl) im Betrage von 784 844 M.

Von den Postaufträgen zur Accepteinholung wurden befördert: innerhalb Württembergs 647 Stück im Betrage von 290 092 M., aus dem Reichs-Postgebiet und Bayern 3 316 Stück im Betrage von 2 965 871 M., zusammen 3 963 Stück im Betrage von 3 255 963 M. Hiervon wurden nicht angenommen 690 Stück oder 17,41 pCt. im Betrage von 311 795 M., wovon zum Protest weitergegeben wurden 49 Stück oder 7,10 pCt. der nicht angenommenen (1,24 pCt. der Gesammtstückzahl) im Betrage von 44 508 M.

**Briefe mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der 1879 beförderten Briefe mit Werthangabe betrug 592 756 Stück mit einem Werthbetrage von 271 780 380 Mark, dagegen 1878 589 518 Stück mit 272 243 700 M. Von der Gesammtzahl im Jahre 1879 wurden befördert: innerhalb Württembergs 408 942 Stück mit einem Werthbetrage von 139 916 592 M., aus dem Reichs-Postgebiet und Bayern 76 626 Stück mit 59 097 888 M., aus dem Auslande 16 974 Stück mit 7 540 830 M., nach dem Reichs-Postgebiet und Bayern 79 776 Stück mit 59 123 088 M., nach dem Auslande 10 438 Stück mit 6 101 982 M.

**Packete ohne Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Packete ohne Werthangabe betrug 1879 4 751 748 Stück im Gewichte von 17 209 791 kg, dagegen 1878 4 572 432 Stück im Gewichte von 16 957 260 kg. Von der Gesammtstückzahl wurden 1879 befördert: innerhalb Württembergs 2 657 736 Stück im Gewichte von 8 974 233 kg, aus dem Reichs-Postgebiet und Bayern 850 392 Stück im Gewichte von 3 384 765 kg, aus dem Auslande 28 134 Stück im Gewichte von 122 706 kg, nach dem Reichs-Postgebiet und Bayern 1 113 912 Stück im Gewichte von 4 324 365 kg, nach dem Auslande 101 574 Stück im Gewichte von 403 722 kg.

**Packete mit Werthangabe.** Im Jahre 1879 wurden befördert:

| | Stück | Gewicht: kg | Werthbetrag: M. |
|---|---|---|---|
| innerhalb Württembergs | 193 392 | 472 815 | 118 120 266 |
| aus dem Reichs-Postgebiet und Bayern | 70 128 | 151 263 | 33 583 014 |
| aus dem Auslande | 32 418 | 102 546 | 6 628 788 |
| nach dem Reichs-Postgebiet und Bayern | 99 234 | 206 586 | 55 847 394 |
| nach dem Auslande | 18 828 | 60 399 | 7 814 556 |
| zusammen | 414 000 | 993 609 | 221 994 018 |
| dagegen 1878 | 462 501 | 1 096 299 | 261 160 382. |

**Nachnahme-Sendungen.** Die Gesammtzahl der Nachnahmesendungen betrug 586 674 Stück mit einem Nachnahmebetrage von 4 107 744 M., dagegen 1878 583 910 Stück mit 4 468 806 Mark. Von den Nachnahmesendungen wurden 1879 befördert: innerhalb Württembergs 355 554 Stück mit 1 904 688 M., aus dem Reichs-Postgebiet und Bayern 94 500 Stück mit 909 648 M., aus dem Auslande 6 066 Stück mit 71 478 M., nach dem Reichs-Postgebiet und Bayern 115 938 Stück mit 1 050 174 M., nach dem Auslande 14 616 Stück mit 171 756 M.

Von den innerhalb Württembergs beförderten Nachnahmesendungen waren portopflichtig 92,66 pCt., portofrei 7,34 pCt., waren Nachnahme-Briefe 44,72 pCt., Nachnahme-Packete 55,28 pCt.

**Unbestellbare Postsendungen.** Von den in Württemberg aufgegebenen gewöhnlichen portopflichtigen Briefen kamen nach dem Aufgabeort als unbestellbar zurück 66 120 Stück oder 0,31 pCt. Von diesen Briefen konnten nachträglich bestellt oder an die Absender zurückgegeben werden 60 100 Stück oder 90,9 pCt., blieben endgültig unbestellbar 6 020 Stück oder 9,1 pCt. Die endgültig unbestellbaren Briefe

bilden von der Gesammtstückzahl der aufgegebenen gewöhnlichen portopflichtigen Briefe 0,029 pCt.

**Postwerthzeichen.** An das Publikum wurden im Etatsjahr 1878/79 verkauft bz. zur Verrechnung des baar erhobenen Frankos verwendet: Freimarken zu 3 Pf. 2 933 095 Stück, zu 5 Pf. 3 636 349 Stück, zu 10 Pf. 5 980 863 Stück, zu 20 Pf. 2 754 249 Stück, zu 25 Pf. 461 669 Stück, zu 50 Pf. 782 756 Stück, zu 2 M. 11 920 Stück; gestempelte Briefumschläge zu 5 Pf. 2 880 492 Stück, zu 10 Pf. 5 397 051 Stück; gestempelte Postkarten zu 5 Pf. 2 589 896 Stück, zu 10 Pf. 44 487 Stück; gestempelte Streifbänder (10 Stück à 33 Pf.) 17 430 Stück, gestempelte Formulare zu Postanweisungen zu 15 Pf. 178 510 Stück, zu 20 Pf. 881 819 Stück.

Aufser diesen Postwerthzeichen haben die Postanstalten im Etatsjahre 1878/79 noch folgende Formulare ohne Werthstempel an das Publikum verkauft: Umschläge zu portofreien Soldatenbriefen (1 Pf. für 2 Stück) 187 731 Stück, Formulare zu Postaufträgen (1 Pf. für 2 Stück) 120 302 Stück, Postpacketadressen (1 Pf. für 2 Stück) 865 718 Stück, Postbehändigungsscheine (1 Pf. für 2 Stück) 270 Stück, Posteinlieferungsbücher (30 Pf. für 1 Stück) 3 123 Stück, (50 Pf. für 1 Stück) 92 Stück, Geldbriefumschläge (1 M. 70 Pf. für 100 Stück) 30 752 Stück, Formulare zu Inhaltserklärungen mit deutsch - französischem Vordruck (1 Pf. für 1 Stück) 22 050 Stück und ungestempelte Postanweisungskarten (1 Pf. für 2 Stück) 31 002 Stück.

**Finanz - Ergebnisse.** Im Etatsjahre 1878/79 betrugen die Einnahmen 3 748 949 M., die Ausgaben 3 286 272 Mark, der Ueberschufs 462 677 M. Von der Einnahme entfallen auf Porto und Franko für Brief- und Fahrpostsendungen 3 141 094 M., auf Personengelder und Reisegepäcktaxen 381 613 M., auf Zeitungsgebühren und Zeitungsbestellgeld 196 939 M. Von der Ausgabe entfallen auf Gehalte, Tagegelder, Amtskosten 1 856 806 M., auf Beförderungskosten 933 243 M.

---

## 92. Verkehrsmittel der Vorzeit auf der Ausstellung der deutschen anthropologischen Gesellschaft.

Von Herrn Ober-Postsecretair R. Schück in Danzig.

Den meisten Lesern des Archivs dürfte nicht unbekannt sein, dafs die deutsche anthropologische Gesellschaft in der Zeit vom 5. bis 12. August d. J. ihre elfte allgemeine Versammlung in Berlin abgehalten hat. Diese Versammlung hatte insofern besondere Wichtigkeit, als mit derselben eine Ausstellung prähistorischer und anthropologischer Funde Deutschlands verbunden war. Dem Verfasser war es vergönnt, im Auftrage der naturhistorischen Gesellschaft zu Danzig an der Versammlung Theil zu nehmen. Derselbe hatte daher Gelegenheit, die Ausstellung, welche ein anschauliches Bild der Entwickelung der menschlichen Kultur von den Zeiten der postglazialen Periode bis zum Eintritt der verbürgten Geschichte darbot, näher in Augenschein zu nehmen und unter der Anleitung der berufensten Kenner des Alterthums den Zweck und die Bedeutung der einzelnen Gegenstände zu studiren. Als Früchte dieses Studiums glaubt der Verfasser den Lesern des Archivs eine Besprechung derjenigen Ausstellungsgegenstände bieten zu sollen, welche für die Geschichte des Verkehrs von Bedeutung sind. Die No. 22 dieser Blätter vom Jahre 1878 enthält bereits eine Mittheilung über »Wagen und Pferde in der Vorzeit«. Es ist dort erwähnt, wie sich in Deutschland wiederholt kleine Bronzewagen gefunden haben, welche in ihrer Form an die Streitwagen der Kulturvölker des Mittelmeeres erinnern, und jedenfalls dem religiösen Kultus dienten. Wenn diese Fundgegenstände auch nicht unmittelbar als Transportmittel zu be-

zeichnen sind, so lassen sie doch eine Folgerung zu, wie die Gefährte in der sogenannten Bronzezeit gebaut waren. Aus der Sammlung des Herrn Prof. Dr. Virchow war ein solcher Wagen ausgestellt, welcher 1870 im Spreewalde zwischen Müschen und Burg beim Rajolen des Landes ausgegraben wurde. Der Wagen hat zwei, beweglich auf eine lange Axe angesetzte gegossene Räder mit je vier Speichen. Auf der Axe sitzen drei roh ausgeführte Stierköpfe auf langen schmalen Hälsen, in nach rückwärts gerichteter Stellung; von den Hälsen der beiden seitlichen Köpfe setzt sich nach vorn ein Gabelarm fort, der sich mit dem anderen nach kurzem Verlaufe verbindet. Die Gabel läuft in eine offene, zur Aufnahme eines Stieles bestimmte Tülle oder Hülse aus. Sowohl auf der Tülle, als auf jedem der beiden Gabelarme steht auf dickem Stiel ein Schwan (oder eine Gans), gleichfalls mit nach rückwärts gerichtetem Kopfe. Ein diesem sehr ähnlicher Wagen befindet sich im Königlichen Museum zu Berlin. Derselbe wurde eine Reihe von Jahren später bei Gelegenheit einer umfassenden Regulirung der mittleren Mühlspree oberhalb des Schlofsberges bei Burg ausgegraben. An der Stelle des fehlenden dritten Stierkopfes ist hier auf der Axe ein drittes Rad angebracht. Das Museum schlesischer Alterthümer in Breslau hatte einen Bronzewagen zur Ausstellung gebracht, welcher einem Funde bei Ober-Kehle, Kreis Trebnitz, entstammt. Der Wagen hat drei Räder. Auf der Tülle sitzen vier Vögel, je zwei hinter einander.

Der Kesselwagen von Peccatel in Mecklenburg war nur in guter Nachbildung ausgestellt. Er zählt vier Räder mit je vier Speichen. Die beiden Vorder- und Hinterräder sind durch Axen verbunden, auf welchen sich nach oben offene Haken erheben. Aehnliche Bronzewagen, wie die hier beschriebenen, sind in Mittel- und Nord-Europa wiederholt gefunden worden. Dr. Virchow glaubt ihren Ursprung nach Etrurien verlegen zu dürfen. Die Funde gehören der jüngeren Bronzezeit an, und zu ihnen gesellen sich häufig Eisenfunde. Als Radfigur kommt am häufigsten das Bild der Sonne vor. Die Ausstellung bot hierfür reiche Beläge. Da waren Radzierplatten, Fibeln in der Form des Rades, Grabgefäfse mit Darstellung von Radfiguren in eingeritzter oder erhabener Arbeit. Aus der Sammlung des Königl. Bayerischen ethnographischen Museums in München war sogar eine Gufsform für eine Zierscheibe in Form eines Wagenrades eingeliefert worden. Diese Räder haben stets vier Speichen. Von Interesse ist eine im nordischen Museum ausgestellte Gesichtsurne (gefunden bei Flatow in Westpr.), welche die noch eingeritzte Darstellung eines bespannten zweirädrigen Karrens enthält. Die kleinen Räder haben einen viereckigen Kastenaufsatz, die Deichsel ist durch eine Linie angedeutet. Von Wagentheilen, welche zum wirklichen Gebrauch gedient hatten, enthielt die Ausstellung zwei Bronzeräder und einen eisernen Radbeschlag. Die Bronzeräder wurden 1873 in einer Sandgrube am »Schindweg« bei Hafsloch in vielen Bruchstücken gefunden *). Der Director des römisch-germanischen Museums in Mainz, Dr. L. Lindenschmidt, setzte die Bruchstücke 1875 zusammen. Die Räder sind gegossen, doch ist die Haltbarkeit vielfach durch Vernietung der einzelnen Theile erhöht worden. Die Naben sind mit Bronzeringen belegt. Die Räder sind vierspeichig. Der Durchmesser jedes Rades beträgt nur 18 cm. Die Kleinheit der Wagenräder läfst darauf schliefsen, dafs das Gefährt nur geringe Lasten befördern konnte. Möglicherweise haben wir es mit den Resten eines Wagens zu thun, der dazu diente, die Götterbilder umherzufahren (*vehiculum veste contectum*), wie solches nachweisbar bei verschiedenen germanischen Völkern im Alterthum Sitte war.

Radbeschläge von Eisen haben sich vielfach in Gräbern vorgefunden; so auf den Höhen des Hunsrücks, bei St. Goar im Gallscheider Hügel, bei Buttstedt in Thüringen und an anderen Orten. Der Beschlag, welcher der Aus-

*) Ausgestellt vom Museum des historischen Vereins der Pfalz in Speyer.

stellung aus der Sammlung des historischen Vereins in Niederbayern zugegangen war, ist bei Bruck an der Alz aufgefunden worden. Das Eisen ist noch heut sehr elastisch, der Durchmesser des Reifens beträgt etwa drei Fufs. Spuren von Löchern für die Radnägel finden sich nicht vor. Nach den entsprechenden Funden jener Gegend darf man den Radreifen der Zeit zuweisen, in welcher bereits der Einflufs der Römer auf die Kultur der Landesbewohner bestimmend wirkte.

Von der Grofsherzoglich Badischen Staatsalterthümer-Sammlung in Karlsruhe war ein Bronzebeschlag eingesendet, welcher zwei Panther darstellte, von denen einer die Tatze auf eine Scheibe mit Relief (menschliches Gesicht) legt. Der Beschlag ist 8 cm hoch und wird im Katalog als zu einer Wagendeichsel gehörig bezeichnet. Bei der Mannigfaltigkeit der Verwendung solcher Bronzebeschläge möchte ich diese Deutung des einstigen Gebrauches doch als zweifelhaft bezeichnen.

In sehr grofser Zahl treten uns in der Ausstellung Funde entgegen, welche sich auf die Ausrüstung des Reiters und des Pferdes beziehen. Das Pferd gehörte zu dem kostbarsten Besitz des germanischen Kriegers. Bei deutschen und slavischen Stämmen herrschte übereinstimmend die Sitte, die Rosse in voller Ausrüstung den Kriegern in das Grab mitzugeben. So stofsen wir in vielen Gräbern der älteren und jüngeren Eisenzeit auf Pferdeskelette; manchmal (wie in Ostpreufsen) in hockender Stellung unter den Resten menschlicher Körper. Aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands brachte die Ausstellung die Beläge, wie der Reiter und das Rofs gerüstet waren. Bronze, Eisen, edle Metalle hatten ihre Verwendung gefunden. Der kleine römische Kegelsporn von Bronze war im Süden wie im Norden vertreten. Aus späterer Zeit sind gröfsere Sporen mit kleinem Stachel und Rad ausgestellt. Die physikalisch-ökonomische Gesellschaft in Königsberg i. Pr. hatte besonders reiche Funde in dieser Richtung vorgelegt, so ein Paar Sporen von massivem Silber (aus einem Skelettgrabe von Warnikam) reich verziert. Von Kiel waren eiserne Sporen mit Kupfer und Silber tauschirt eingesendet. Diese Tauschirarbeiten, welche auch mehrere Steigbügel aus Schleswig zeigen, sind ein werthvoller Beweis für die vom 7. Jahrhundert ab bestehenden Handelsbeziehungen mit den Arabern. Im Uebrigen zählten die für Reiter und Rofs bestimmten Fundobjekte in der Ausstellung nach Hunderten, einfacher und reicher in Material und Form, je nach der Zeit ihrer Entstehung und nach den Einflüssen der Kultur fremder südlicher Völker. Das grofse Gräberfeld von Löbertshof bei Labiau, welches 1876 bis 1878 aufgedeckt wurde, hatte allein 278 Steigbügel, 64 Zaumgebisse, 50 Gurtschnallen und 32 Sporen zu Tage gefördert. Als Beweis für die reiche Ausstattung einzelner Gegenstände dient der in dem oben erwähnten Grab von Warnikam gefundene Pferdeschmuck. Der Zaum ist mit silbernen Buckeln besetzt, an den Schläfen sitzen goldene Rosetten mit Granaten. Auf Zeug ist ein dünnes Silberblech mit Verzierungen im Bracteatenstyl befestigt. Trensen und Gebisse sind durchweg von Eisen gefertigt und in der Form den gegenwärtig üblichen Stücken entsprechend. Besonderes Interesse bot der prächtige Bronzebeschlag eines Pferde-Kummets mit phantastischen Thierfiguren, Schwänen, Drachen, Pferden und Wolfsköpfen im Relief (gefunden in Alsen, ausgestellt vom Königl. Museum in Kiel). Wie die Werthschätzung des Rosses auch die Veranlassung zu modischen Formen wurde, zeigen die sogenannten Hufeisenfibeln, welche im Osten Deutschlands wie in den russischen Ostseeprovinzen in den Grabfunden sehr häufig vorkommen.

Eine Anzahl kleiner Hufeisen aus Bayern dürften nach den begleitenden Fundgegenständen wohl römischen Ursprungs sein.

Das Schiff in seiner ursprünglichsten Form, als ausgehöhlter Baumstamm »Einbaum«, war nur in einer bildlichen Darstellung des Fundes vertreten, welcher 1867 bei Neuburgweier in Baden

im Rheinkies gemacht wurde*). Das Original des Fundes von Neuburgweier hat eine Länge von 767 cm. Aus der älteren Eisenzeit (etwa aus dem 4. bis 5. Jahrhundert) bot die Ausstellung ein höchst lehrreiches Modell des sogenannten Nydamer Bootes. Bei Nydam in Nordschleswig wurden zwei Schiffe im Moor aufgefunden, eines von Eichen- das andere von Föhrenholz gebaut. Nur das erstgenannte ist der Wissenschaft erhalten geblieben. Es mifst 25 m in der Länge und 5 m in der Breite, ist für 28 oder 30 Ruder eingerichtet, die Planken waren durch Bolzen verbunden, und die Fugen durch Wollenzeug und eine pechartige Masse gedichtet. Das Boot ist schlank gebaut, ein sogenannter »Klinkbau«. In dem anscheinend absichtlich versenkten Fahrzeug befanden sich massenweise verpackt Kriegs-, Landwirthschafts- und Hausgeräthe, von welchen Gegenständen die Ausstellung eine Anzahl zur Ansicht brachte.

Nach den Schlüssen, welche man aus diesen und anderen ähnlichen Funden in Mooren, Seen, unter erratischen Blöcken, gezogen hat, waren es Weihegeschenke für die Götter.

Es ist bekannt, dafs in neuester Zeit ein grofses Schiff in einem Grabhügel bei Sandefjörd in Norwegen aufgefunden worden ist. Der Kustos des Norwegischen Alterthums-Museums, Dr. Ingwald Undset aus Christiania, welcher bei der Aufgrabung und Bergung des Fundes mitgewirkt hatte, gab darüber in der 6. Sitzung der Versammlung am 11. August sehr interessante Mittheilungen, aus welchen Folgendes hier Platz greifen möge. Das in dem Hügel aufgefundene Schiff war in eine Grabkammer versenkt, welche die Gebeine eines Menschen enthielt. Das Schiff war mit voller Ausrüstung vergraben worden, nämlich mit Mast und Segeln, mit Rudern und anderen Ausstattungs-Gegenständen. Die Dimensionen des Schiffes betragen 75 Fufs Länge, 16 Fufs Breite, wahrscheinlich 7 bis 8 Fufs Höhe, der Reling ist vollständig erhalten, es ist ein Klinkerbau von Eichenholz. Die Planken sind mit Eisennägeln an einander genietet und durch 20 Spanten gestützt, die obersten Planken sind durch Holznägel an die Spanten befestigt, die unteren durch Basttaue verbunden. An der obersten Bordplanke sind auf jeder Seite 16 Löcher zum Ausstecken der Ruder angebracht, das Fahrzeug wurde somit durch 32 Ruder bewegt. Das Schiff war zugleich für das Segeln eingerichtet. Etwa in der Mitte lag ein kolossaler Eichenbalken, nach vorn und hinten fischförmig ausgeschnitten, mit einer Oeffnung, worin der Mast seinen Platz hatte. Vom Maste stand noch ein etwa 10 Fufs hohes Stück, ein anderer 22 Fufs langer Theil mit dem Toppende lag im Vorderschiff. Der Mast konnte nach rückwärts heruntergelassen werden, vor ihm war eine Winde angebracht, um ihn heben und senken zu können. Von Raaen, von den 20 Fufs langen Rudern, von Segeln und Tauwerk fanden sich zahlreiche Ueberreste. Ueber die oberste eigentliche Relingplanke mit den Ruderlöchern waren noch zwei Bretter angebracht, an welchen Reihen von Schildern befestigt waren. Innen und neben dem Schiff fanden sich vier kleine Boote, die bei den Begräbnifsceremonien zerstört worden waren, sie sind mit Ruderdollen versehen, gleich der Einrichtung des Nydamer Bootes. Im Schiff waren viele Stücke des Inventars befindlich, darunter schön geschnitzte Thierköpfe. Unter den anderen Gegenständen der Ausstattung sind zu erwähnen ein grofses hölzernes Wassergefäfs, ein grofser kupferner Kessel u. s. w. Nach der Gröfse des Schiffes kann dasselbe eine Mannschaft von mehr als hundert beherbergt haben. Mit Sicherheit ist die Entstehung des Schiffes in das 10. Jahrhundert zu setzen. Wir haben hier eines jener Seefahrzeuge vor uns, auf welchen die Wikinger ihre Raubzüge im Nord- und Ostseegebiet ausführten, das Schiff barg daher höchstwahrscheinlich die Gebeine eines Wikin-

*) In den Mooren Schleswigs und Jütlands sind solche einfachen Wasserfahrzeuge ebenfalls gefunden worden. Zuweilen haben diese Kähne als Särge gedient.

ger Häuptlings — eines Seekönigs jener Zeit.

Eine besondere Abtheilung der Ausstellung bildeten die Runenfunde. Dem nur Kunst suchenden Betrachter mochten diese ehrwürdigen Denkmäler weniger zusagen, uns sind sie von der höchsten Wichtigkeit als das Zeugnifs der ältesten deutschen Schrift. Aus Dänemark, Schweden und Norwegen, wie aus England sind eine grofse Zahl solcher Schriftdenkmäler längst bekannt gewesen. In Deutschland besafsen wir bis vor nicht allzu langer Zeit nichts, als ein paar späte handschriftliche Alphabete. Wilhelm Grimm konnte in seinem Buche über Runen sich noch auf keine deutschen Fundbeläge stützen. 1874 konnte Ludwig Wimmer sechs solcher Funde von deutschem Grund und Boden verzeichnen. Heut weist der Ausstellungs-Katalog deren mehr als 20 auf. Privat-Dozent Dr. Henning hielt am 11. Aug. in der 6. Sitzung der Versammlung einen eingehenden Vortrag über Runen, welchem ich folgende Stellen entnehme. Die Frage nach dem Ursprunge und der Bedeutung der Runen beschäftigte schon unsere alten Vorfahren; sie schrieben die Erfindung der Runen ihrem obersten Gott, dem Wodan, zu. Ein alter Liedanfang, der in die Sprüche der *eddischen Hâwa mâl* übernommen ist, läfst Wodan reden:

»Ich weifs, dafs ich hing am niedrigen Baum, neun lange Nächte vom Speere verwundet, dem Odin geweiht, ich selber mir selbst.

Sie boten mir nicht Brod noch Meth, da neigte ich mich nieder, auf Runen sinnend, lernte sie jammernd, endlich fiel ich zur Erde. Zu gedeihen begann ich und klug zu werden, zu wachsen und mich wohl zu befinden, eine Erkenntnifs erwuchs mir aus der andern, eine That ergab sich aus der anderen.«

Und in der That, was Wodan von sich hier spricht, das ist eine Wahrheit für das germanische Volk, denn der Erwerb dieser Buchstabenzeichen liefs den Germanen einen wachsenden Strom geistiger Erkenntnifs zufliefsen. Tacitus, der römische Schriftsteller, welchem wir die meisten Nachrichten über die Sitten der alten Germanen verdanken, berichtet uns im 10. Kapitel der »Germania« von der Losung, dafs man dabei den Zweig eines fruchttragenden Baumes (eines Obstbaumes, einer Eiche oder Buche) in einzelne Stäbchen zerlegte*), dafs auf jedes dieser Stäbchen Zeichen eingezeichnet wurden. Sollte nun die Losung oder das *Auspicium* beginnen, dann trat der Vorstand der Gemeinde oder der Familienvater an ein weifses Tuch, auf welches die Stäbchen gestreut waren, nahm sie auf »*ter singulos*«, d. h. drei mal ein Stäbchen, und nun war es Sache seiner Kunst, diese Zeichen zu erklären und den Willen der Götter heraus zu lesen. Diese Zeichen haben sich in Alphabeten und in einem angelsächsischen Liede erhalten. Soweit wir wissen, war das aber noch keine zusammenhängende Schrift. Ludwig Wimmer hat nachgewiesen, dafs ein ältestes germanisches Schreibalphabet von 24 Zeichen bestand. Wir haben drei Fundstücke, welche dieses Alphabet fast ganz übereinstimmend bewahren. Sie entstammen den verschiedensten Gegenden: ein Bracteat aus Schweden, eine Spange, die in Burgund gefunden, beide Gegenstände vielleicht dem 4. oder 5. Jahrhundert angehörig, endlich ein in der Themse gefundenes Messer, etwas jüngeren Alters. Alle diese Gegenstände zeigen die ältesten Zeichen in derselben Gestalt. Die Germanen hatten das Alphabet nicht erfunden, sondern von anderen Kulturvölkern geliehen. Auch unsere Runenzeichen gehören zu den vielgewanderten Kindern phönizischer Kultur, die über ganz Europa sich ausgebreitet haben. Kirchhoff hat nachgewiesen, dafs die Germanen ihre Buchstaben nicht aus dem griechischen Alphabet, sondern aus dem lateinischen entlehnt haben, wofür sich ein Beweis aus der Gestalt des **F** schlagend führen läfst. Aber aus der Gestalt der Buchstaben allein läfst sich keine Folgerung für das Alter der Schrift ziehen. Schon in sehr früher Zeit sehen wir die Schrift im äufsersten Osten Deutschlands an-

*) Daher unser deutsches Wort »Buchstabe«.

gekommen und eine Einwirkung auf das slavische Alphabet üben. Um das Alter der Funde zu bestimmen, bedarf es einer sorgfältigen Feststellung der Sprach- und Lautgesetze, wie dies demnächst der Vortragende nachwies. Da fanden sich in der Ausstellung zwei eiserne Lanzenspitzen, die eine in Kowel (Wolynien), die andere bei Müncheberg (nahe Berlin) gefunden. Beide Lanzenspitzen sind sich so ähnlich, dafs man annehmen möchte, sie seien aus derselben Werkstatt hervorgegangen. Auf beiden Stücken sind die von rechts nach links gehenden Schriftzüge mit Silberfäden in Eisen eingelegt, auf beiden sind in unmittelbarster Nähe der Schrift eine Reihe von Zeichen befindlich. Die Inschrift auf der Speerspitze von Wolynien lautet: »*Tilarids*«. Nach dem Sprachlaut gehörte dieser Gegenstand den germanischen Völkern an, welche östlich von der Oder sefshaft waren. Das Wort ist gothisch und bedeutet einen geschickten Reiter. Das Wort auf der zweiten Lanzenspitze ist gleichfalls dem Gothischen entnommen und heifst:» *raniga*«, wahrscheinlich ein Frauenname. Ein Bracteat trägt die gothische Inschrift »*vaiga*«, gleichfalls ein den östlichen germanischen Stämmen zugehöriger Eigenname. Die Lanzenspitzen können wir ihrer Entstehung nach in das 3. oder 4. Jahrhundert (zur Zeit der Bibelübersetzung des Gothenbischofs Ulfilas) verlegen.

Das goldene Horn, welches im Banat gefunden worden ist (Original in Bukarest, in Berlin lag eine galvanoplastische Nachbildung aus), trägt die Inschrift: »*Gutaniovi hailag*«. Der Sprachform nach mufs dieser Gegenstand von einer mehr östlich sefshaften Völkergruppe herrühren. *Niovi* ist das in deutschen Namen so vielfach bezeugte zweite Kompositionsglied in weiblichen Namen mit der Bedeutung »Mädchen, Jungfrau«; es ist unser »neu«. *Guta* ist ein Name der im Altgermanischen oft vorkommt. »*hailag*« gesegnet, heilig. Die Inschrift lautet hiernach etwa: »Gesegnet sei Gutaniovi«, aber nach gothischen Lautgesetzen müfste das Wort »*hailaga*« heifsen.

Auf einer bei Nordendorf in Bayern gefundenen Spange lautet die Inschrift »*Wodan*«. Eine Spange von Freilaubersheim in Bayern trägt die Worte: »*Boso vraet runa*«, d. h. »Boso ritzte die Rune«. Auch letzteres Stück mufs als gothisch angesehen werden. Die Runenschrift selbst hat sich in weiterer Entwicklung bis zur Grenze der verbürgten Geschichte erhalten. So dürften mehrere Gegenstände der Ausstellung, z. B. der runde Runenstab von Manheim, der Runenkalender auf 7 Täfelchen ebendaher aus dem 10. oder 11. Jahrhundert herrühren. Schliefslich bemerke ich noch, dafs in der Nähe des Jagdschlosses Dreilinden bei Potsdam ein im Besitz Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Friedrich Karl befindlicher Runenstein aus Haberslund (nördlich von Apenrade) steht. Derselbe trägt folgende Inschrift:

ᚼ ᛏ ᛁ ᚱ ᚢ ᛚ ᚠ ᛚ,

H A J R U L F R

Der vorstehende Bericht giebt nur einen kleinen Theil des reichhaltigen Stoffs wieder, welcher auf der diesjährigen Versammlung der deutschen anthropologischen Gesellschaft zur Verhandlung gekommen ist. Aber auch diese Probe dürfte genügen, um den Lesern des Archivs die Ueberzeugung zu gewähren, dafs die Verhandlungen hochinteressant waren und manchen Keim zu neuen Forschungen gelegt haben.

## 93. Australien in Bezug auf seine Ertrags- und Verkehrs-Verhältnisse.

Von Herrn Postmeister Beck in Rosenberg O.-Sch.

Das Festland des Welttheils Australien, Australland genannt, bietet sowohl in geologischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Erzeugungsfähigkeit seiner Erdoberfläche viele beachtenswerthe Eigenthümlichkeiten. Schon die Bodenerhebungen weichen auffallend von den in anderen Welttheilen ab. Um den meist flachen mittleren Theil ziehen sich im Norden und Westen unbedeutendere, im Osten und Südosten erheblichere, bis 5700 Fufs Höhe aufsteigende Gebirge, im Südsüdwesten —, an der grofsen australischen Bucht entlang — kommen dagegen fast gar keine Bodenerhebungen vor. Während die westliche Hälfte des Binnenlandes aus einer grofsen Wüste mit steinigem, sandigem oder thonigem Boden besteht, welcher nur harte, für die Kultur fast ganz werthlose Gewächse hervorbringt — Salzbusch und Stachelschweingras — finden sich in der Nähe der Flüsse Gegenden mit üppiger Vegetation, die sich zur Viehzucht vortrefflich eignen. Die Gebirgsgegenden, in denen die Gewässer weniger austrocknen, als dies sonst in Australland gewöhnlich der Fall ist, sind deshalb zur Ansiedelung geeigneter, mithin auch mehr bewohnt und bebaut. An diese reihen sich die flacheren, aber immer noch nicht trockenen ausgedehnten Weideländereien, wo mit der Rindviehzucht gute Erfolge erzielt werden. Ortschaften sind gewöhnlich hier nicht zu finden; die »Skatters« wohnen sehr entfernt von menschlichen Verkehrspunkten; sie liefern ihre Erzeugnisse (Butter, Käse, Schlachtvieh etc.) an die nächsten Verbindungsorte, von wo diese Gegenstände nach den volkreicheren Gegenden verfrachtet werden. Die Skatters (Inhaber der Viehzüchtereien bz. Heerdenbesitzer) sind gewissermafsen die Pioniere der Bodenbewirthschaftung. Wenn sie eine Reihe von Jahren den natürlichen Pflanzenwuchs ausgenutzt haben, machen sie den Landwirthen (Farmers) Platz und rücken mit ihren Heerden weiter vor, sich aufs Neue ansiedelnd.

Näher den Gebirgen und in diesen selbst liefern die Wälder durch ihre Hölzer einen werthvollen Ausfuhrartikel. Wenngleich die Waldungen Australlands nicht so dicht stehen, wie die Urwälder anderer Welttheile, so enthalten sie doch reichliche Mengen werthvollen Nutzholzes: mehrere Eukalypten (Gummibäume und verwandte Arten), Mahagoni und gegen hundert Arten Akazien, zu denen die sogenannte rothe und die weifse Zeder gerechnet wird (wiewohl die eigentliche Zeder nicht zu den Leguminosen, sondern zu den Koniferen gehört). Die Bananen liefern in ihren Früchten einen bedeutenden Handelsartikel. Fernere Ausfuhrerzeugnisse sind: Feigen, Zitronen, Orangen, Pfirsiche, Sorghum, Mandeln, Kakao, Melonen, Kaffee, Mais, Luzerne, Tabak, Baumwolle, Getreide und aus dem Fabrikationsbetriebe: Zucker und Arrowroot. Der Wein gedeiht sehr gut und wird ebenfalls in grofsen Mengen ausgeführt. Infolge der ausgedehnten Viehzucht ist die Lederfabrikation, der Handel mit rohen und gegerbten Häuten, mit Schafwolle und mit Fleischkonserven von hervorragender Bedeutung. Die Fabrikthätigkeit richtet sich hauptsächlich auf Herstellung von Seife, Zucker, Stärke, Papier, Branntwein, gewebten wollenen und baumwollenen Stoffen, Zigarren und Tabaken, Glas, Maschinen.

Zu diesen Erzeugnissen kommen noch die reichen Schätze, welche das Mineralreich liefert. Aufser dem zu Tage liegenden guten Baugestein und den Erden zur Herstellung von Kunststeinen werden Steinkohlen, Erze und gediegene Metalle gefördert, nämlich Eisen, Blei, Zinn, Zink, Kupfer, Silber und Gold; ferner entnimmt man den Felsgebirgen Zinnober, Antimon, Wismuth, Kobalt, Arsenik, Magnesium, Schwefel, endlich Edelsteine, wie Topase, Sapphyre und sogar Diamanten.

Im Einzelnen gestalten sich die Produktions- und Verkehrsverhältnisse der verschiedenen Kolonien in nachstehend angegebener Weise.

**I. Queensland,** seit 1859 selbstständige Kolonie mit besonderem Namen, gehörte früher zu Neusüdwales, bildet jetzt die zweitgröfste Kolonie, mit einem Flächeninhalt von 31 472 Quadratmeilen und etwa 200 000 Einwohnern (1876: 198 000); mithin beträgt die Durchschnittsbevölkerung 6,5 auf die Quadratmeile. Die Kolonie hat ausgedehnte Viehzucht.

Das Pflanzenreich liefert Nutzhölzer, insbesondere verschiedene Eukalypten, weifse Zedern, Tamarindenbäume, Cypressen, Arrowroot, Bananen, Zitronen, Orangen, Mais, Luzerne, Feigen.

Der Viehstand betrug Ende 1874: 99 243 Pferde, 70268 Schafe, 42884 Rinder.

Den gröfsten Nutzen zieht die Kolonie aus dem Mineralreiche. Man fördert Steinkohlen unweit der Ostküste am Mackenzie-River, am Baffle-Creek, am Bremer-River (Aberdare- und Tivoligruben) am Brisbane-River (Bingeragruben), und im Norden von Maryborough (Burrumgruben), ferner westlich in den Darling-Downs bei Warwick, Allora, bei Clifton und bei Dalby. Gefördert wurden im Jahre 1875: 32 107 Tonnen im Werthe von 14 835 Pfd. Sterl. Salz und Antimon wird im Osten bei Gladstone (Burnett-Distrikt), Zinnober bei Kilkivan gewonnen. Im südlichen Osten der Kolonie findet man Wismuth und Blei, letzteres auch nördlicher im Kennedy-Distrikt. Eisenerze sind in der ganzen Kolonie vorhanden. Kupfer wird viel gefördert. Die ältesten Werke (seit 1865) liegen in den Peak-Downs, 56 Meilen westlich von Rockhampton (Ostküste) unter der Peak-Range am Mount Perry 54 Meilen westlich von Maryborough, County Bowen, endlich am Cloncurry-River — etwa 2° südlich vom Carpentariagolf. Die Produktion von 1875 betrug 15 885 Tonnen. — Das werthvollste Metall — das Gold — liefert hauptsächlich Queensland. Die Alluviallager sind gewöhnlich seicht und im Einzelnen bald erschöpft, die Goldriffe (Quarz) treten dagegen zahlreich auf und ziehen sich von Nord bis Süd über die ganze Kolonie.

Die ausgiebigste Goldmine der Kolonie ist bei Gympie am Maryflusse, 60 Meilen nördlich von Brisbane, die dort neugegründete, nach dem Entdecker benannte Stadt Nashville zählte innerhalb Jahresfrist 1 000 Einwohner.

Aus den Quarzriffen wird das edle Metall jetzt vorzugsweise gewonnen, doch erfordert die Gewinnung einen hüttenmäfsigen Betrieb. Eine Tonne Quarz liefert gewöhnlich 4 bis 5 Unzen Gold; es ist jedoch auch vorgekommen, dafs ein Transport von 160 Tonnen Quarz 995 Unzen Gold enthalten hat.*) Der Gold-Export betrug 1875: 391 515 Unzen im Werthe von 1 498 433 Pfd. Sterl.

Eisenbahnen besafs die Kolonie Ende 1878: 1050 km; deren Hauptkurse: Brisbane—Dalby und Zweig nach Warwick 337 km, Rockampton—Comet—Dingo—Retrait-Creek 225 km, Dalby—Roma 427 km.

Telegraphen-Leitungen waren 1878 11 400,000 km; Telegraphen-Linien: 8656,000 km vorhanden; Telegramme wurden im erwähnten Jahre 350 000 befördert. Hauptlinien sind: Brisbane—Cocktown am Endeavour-River im Norden und von da nach Westen zum Carpentariagolf.

Post-Kurse bestanden 1878: 142 725 km; die Zahl der Postanstalten betrug 230, die eingelieferten Briefpostsendungen beliefen sich nach dem Inlande auf 6 375 772 Stück, nach dem Auslande auf 1 153 370 Stück, der Eingang betrug 1 305 717 Stück.

**II. Neusüdwales,** ursprünglich (von 1770) der gesammte Osten Australlands, seit 1859 — d. i. nach Lostrennung Victorias und Queenslands — 14 513 Quadratmeilen enthaltend, zählte 1876: 670 000 Einwohner, d. i. auf die Quadratmeile 46,1. — Im Osten und Südosten der Kolonie befinden sich die

*) Der gröfste Goldklumpen »Monster Nugget« wurde 1868 gefunden, er wog 2 000 Unzen und ward für 9 000 Pfd Sterl. verkauft.

bedeutendsten Gebirge des Festlandes mit fruchtbaren Thälern und ausgiebigen Mineralschätzen, während der mittlere Theil, der Westen und Nordwesten vorzugsweise aus Weideländereien (Pastoraldistrikten) besteht. — Das Gebiet zwischen Murray- und Darling-River, welcher letztere die Kolonie in seiner ganzen Länge (350 geographische Meilen) durchfliefst und mit seinen Nebenflüssen für die Bewässerung der halben Kolonie sorgt, führt (ohne geographische Begrenzung) die Bezeichnung Riverina-Distrikt; es liefert die reichlichsten landwirthschaftlichen Erzeugnisse, ist mit sehr wenig Städten versehen, desto mehr aber mit Skatter- und Farmer-Niederlassungen. Von hier verfrachtet man grofse Mengen Feld-, Garten- und Plantagenfrüchte, namentlich Mais, Getreide, besonders Weizen, Tabak, Wein, Orangen, Zitronen, Feigen, Melonen etc. Der Viehstand in der Kolonie betrug Ende 1874 346691 Pferde, 2199958 Rinder, 22872822 Schafe. — Die Erde liefert aus dem Berg- und Hüttenbetriebe sehr reichlich Zinn von vorzüglicher Güte (bis 1876 wurden 1 088 383 Pfd. Sterl. an Werth gewonnen), Silber, Blei, gutes Eisen in grofser Menge und ebenfalls Gold am Macquarie-River; im Bereiche der Kolonie ist Gold produzirt worden 1866: 928 275; 1870: 763655; 1872: 1513 186; 1875: 767 829 Pfd. Sterl. An sonstigen Mineralien sind zu erwähnen: Kupfer, Antimon, Zinnober, Magnesium, Marmor, Porzellanerde, Meerschaum, Salz, Schiefer, ganz besonders aber und zwar wegen ihrer Menge und vorzüglichen Beschaffenheit die Steinkohle. Demnächst mufs noch der an einigen Punkten vorhandenen Petroleumquellen gedacht und endlich auch hervorgehoben werden, dafs der kostbarste Edelstein, der Diamant, vorkommt. Ein Theil der Bevölkerung findet in den Gruben und Hüttenwerken Beschäftigung, ein Theil betreibt Viehzucht und Feldwirthschaft und für den Rest bietet sich in Fabriken lohnender Verdienst. Letztere liefern Maschinen für gewerbliche und landwirthschaftliche Zwecke, Zucker, Tabakwaaren, Leder, Fleischkonserven. Neben den Fabriken giebt es zahlreiche Seifen- und Talgsiedereien, Mehl- und Brettmühlen, Bierbrauereien, Winzereien, Spiritusbrennereien u. dergl. m. Die Ausfuhr der Kolonie betrug 1876 an Wolle: 2 936 583 Pfd. Sterl., Talg: 104 219 Pfd. Sterl., konservirtem Fleisch: 134 404 Pfd. Sterl., Mais: 160 000 Pfd. Sterl., Kohlen: 133 494 Pfd. Sterl., Zinn: 494 226 Pfd. Sterl., edlen Metallen: 1 950 915 Pfd. Sterl., zusammen Werth: 13 000 000 Pfd. Sterl.; die Einfuhr im Ganzen dennoch mehr, nämlich 13 600 000 Pfd. Sterl., wovon gewebte Stoffe, Metall- (Kurz-) und Galanterie-Waaren, sowie Schmucksachen die Hauptbestandtheile bilden. — Die Ströme Murray, Murrumbidgee, Lachlan und Darling, sowie eine Anzahl kürzerer Flüsse der Ostküste bieten im Ganzen genommen lange Strecken Wasserwege, doch genügen diese (auch abgesehen von ihrer nicht vortheilhaften Beschaffenheit) dem lebhafteren Verkehre der dicht bevölkerten Gegenden, namentlich im Osten, nur in sehr beschränktem Mafse; es sind daher Eisenbahnen gebaut und bis Ende 1878: 1002 km Schienenwege hergestellt worden, auf denen im genannten Jahre von den Zügen 4 267 245 km zurückgelegt und 3 705 733 Reisende, sowie 1 651 900 176 kg Frachtgüter befördert waren. Der Reinertrag hierfür belief sich auf 366 001 Pfd. Sterl. = 3,74 pCt. Zinsen. Hauptbahnen sind: Newcastle—Tamworth durch das Hunter-River-Thal, die Liverpool-Ra. kreuzend und die Liverpool-Plains durchschneidend, ferner von Sydney westlich über die blauen Berge nach Bathurst, Orange und Wellington; von Sydney südlich nach Goulburne, Yass, Wagga-Wagga und Albury am Murray. Beim Bau der erstgenannten zwei Bahnen waren 5 000 bis 6 000 Fufs hohe Gebirge zu überschreiten, mithin erhebliche Terrainschwierigkeiten zu überwinden.

An Telegraphen-Linien besafs Neusüdwales 1878: 11 324,800 km Linien und 18 816,800 km Leitung; an Telegrammen wurden in demselben Jahre befördert 1 132 287 Stück, 1879 dagegen 1 175 218 Stück. Die Telegraphen-Einnahmen betrugen 1878: 76 226 Pfd. Sterl., 1879: 80 490 Pfd. Sterl., die Ausgaben

1878: 95 797 Pfd. Sterl., 1879: 103 923 Pfd. Sterl.

761 Post-Anstalten vermittelten (1875) den Briefverkehr; es betrug die Zahl der von den Posttransporten zurückgelegten Kilometer 6 118 000, und die Zahl der ausgetauschten Briefpostgegenstände 20 337 500 Stück. Der Postanweisungs-Verkehr bezifferte sich auf 10 000 Stück mit 419 622 Pfd. Sterl. Im Jahre 1878 sind gezählt worden: 17 137 420 Stück Briefe und Postkarten, 8 816 500 Stück Zeitungen und 439 000 Stück Packete; 1879: 18 312 120 Stück Briefe und Postkarten, bz. 10 699 700 Stück Zeitungen und 490 800 Stück Packete. Das finanzielle Ergebnifs der Postverwaltung war folgendes: Ausgaben 248 216 Pfd. Sterl. im Jahre 1878 und 262 823 Pfd. Sterl. im Jahre 1879, Einnahmen 155 621 Pfd. Sterl. im Jahre 1878 und 171 336 im Jahre 1879; mithin ein Zuschufs von 92 595 Pfd. Sterl. im Jahre 1878 und 91 487 Pfd. Sterl. im Jahre 1879.

Der Schiffsverkehr belief sich 1877 in den Häfen von Sydney und Newcastle auf etwa 2 300 (darunter 33 deutsche) angekommene Schiffe.

**III. Victoria,** an Umfang die kleinste Kolonie Australlands, gehörte wie Queensland, früher zu Neusüdwales, ist seit 1837 selbstständig, hat 4 160 Quadratmeilen Flächeninhalt und (1878) 879 442 Einwohner, mithin kommen von letzteren 211,4 Einwohner auf die Quadratmeile. — Die Haupterwerbsquelle der Einwohner bildet die Landwirthschaft mit ausgedehnter Viehzucht. Die Schafheerden liefern Talg, Felle, Knochen, Wolle (der Ertrag an Schafwolle beläuft sich auf 6- bis 7 000 000 Pfd. Sterl. jährlich und ist in stetem Zunehmen). Die Rinder geben Butter und Käse, nächstdem als Schlachtvieh Häute, konservirtes Fleisch etc. 1876 ergab die Viehstandszählung 200 000 Pferde, 1 000 000 Rinder, 12 000 000 Schafe. Von der Regierung waren in demselben Jahre 40 000 Landgüter (Weide- und Ackerflächen ohne Gebäude) verpachtet. Das Pflanzenreich liefert aufser den üppigen Viehweiden reiche Ernten an Mais, Wein, Oliven, Feigen, Orangen, Tabak, Baumwolle u. s. w. Der Werth dieser Erzeugnisse wurde 1876 auf 4 500 000 Pfd. Sterl. beziffert. 1873 standen 15 000 Acres Ländereien unter Kultur, hiervon waren 300 mit Tabak und 6 000 mit Weinreben bepflanzt, welche letzteren 1 550 Tonnen Trauben und 714 000 Gallonen Wein lieferten. Aus anderen Stoffen waren 1 600 Gallonen Spiritus und Branntwein destillirt worden. Auch Nutzholz giebt es in Menge (an 60 Arten Bäume), und es wird behauptet, dafs Victoria die gröfsten Stämme, z. B. Eukalypten bis zu einer Höhe von 450 Fufs hervorbringe. Man rühmt dem Holze aus Victoria die besten Eigenschaften für Schiffsbaumaterial nach.

Nicht minder reich ist die Kolonie an Mineralien. Neben Schwefel im Western Port-Distrikt wird Porzellanerde am oberen Snowy-River, Wismuth in den Alpen, ferner (in letztgenanntem Gebirge) Silber, Zink in Gippsland, Blei, Antimon sehr erfolgreich, demnächst Zinn (Ertrag 1876: 333 780 Pfd. Sterl.), und Kobalt gewonnen. Kupfer fördert man vorzugsweise am Thompson-River (im Süden); der Export von 1875 betrug 8 331 Pfd. Sterl. Die Hauptrolle spielt jedoch selbstverständlich widerum das Gold. Die (sieben) Goldfelder-Distrikte sind Ballarat, Castlemaine, Ararat, Beechworth, Gippsland, Maryborough und Sandhurst. 1851 wurde das erste Gold in Victoria entdeckt. Die Kolonie hatte 1876: 3 500 amtlich geprüfte Quarzriffe, die reichste Ausbeute weist das Jahr 1856 auf mit 3 000 000 Unzen von 12 000 000 Pfd. Sterl. (1875: 2 094 505 Pfd. Sterl.) Werth; gegenwärtig ist der Ertrag auf eine Million gesunken und wird voraussichtlich noch weiter zurückgehen, da die Ausbeutung sehr nachhaltig betrieben wird. Die Goldwäschereien haben bereits seit einigen Jahren erheblich abgenommen, wogegen die Quarzgoldwerke in den Vordergrund getreten sind. Tiefere Minen sind in den Betten früherer Ströme, die tiefste hat 1 750 Fufs. »Wilcome Stranger« wurde der in der Kolonie gefundene gröfste Goldklumpen genannt, er war 9 534 Pfd. Sterl. werth. Im Jahre 1871 beschäftigten sich 60 000 Personen mit Goldsuchen etc.; 1876

besafs Victoria 5 000 Goldminen-Maschinen und 2 000 Werke und Faktoreien. — In den Goldquarz-Riffen und Zinn-Bergwerken findet man die kostbarsten Edelsteine, wie Topase, Sapphyre und Diamanten. — Kohlen werden im Western-Port-Distrikt (ungefähr 160/170° ö. L., 37/39° s. Br.) gegraben; man schätzt die Ausdehnung der Kohlenflöze auf 1 500 engl. Quadratmeilen. — Die Kolonie zählte 1876 5 000 Maschinenbauereien und andere Werke, 320 Mehl- und Brettmühlen, 100 Brauereien, 90 Gerbereien, 6 Wollwebereien u. a. m. Die Ausfuhr an Wolle, Talg, Manufakturwaaren, Gold, Zinn etc. belief sich 1876 auf 16 000 000 Pfd. Sterl. Die Einfuhr betrug zu dieser Zeit durchschnittlich 17 000 000 Pfd. Sterl. und bestand hauptsächlich in Manufakturwaaren, deren Fabrikation in der Kolonie wenig betrieben wird, sowie in gewebten Stoffen und Gegenständen aus solchen, Materialwaaren u. dergl. In den Häfen Victorias verkehren jährlich mehr als 2 000 Fahrzeuge verschiedener Gröfse mit einem Gehalt von ungefähr 800 000 Tonnen. Die erste Eisenbahn ward 1856 hergestellt; 1878 betrug die Länge der fertigen Bahnen 222 Meilen = 1 665 km, darauf wurden im genannten Jahre von den Zügen 4 998 804 km zurückgelegt und 3 829 255 Reisende, sowie 975 846 664 kg Frachtgüter befördert. Der Reinertrag belief sich auf 590 796 Pfd. Sterl., der Zinsgewinn betrug 3,85 pCt. Hauptkurse sind von Melbourne nach Echuca am Murray (im Norden), nach Wodanga am Murray (Nordosten), nach Bogong County (Westen), durch Geelong und Ballarat nach Arrarat und Stawell (Westen); nach Sale am Latrobe; ferner Maryborough — Castlemaine, Talbot — Kara-Kara, Ballarat — Creswick, Hamilton — Portland, Sandhurst — Inglewood, Geelon — Colak. — Telegraphenlinien hatte Victoria 1878: 4 752,800 km. Leitungen: 8 646,000 km; befördert wurden im Innern und mit Nachbarkolonien: 905 386 Stück Telegramme, und 5 970 Stück auf dem australisch-europäischen Kabel. Der Post-Versendungsverkehr belief sich 1876/77 auf 20 000 000 Briefe und 8 000 000 Zeitungen jährlich; 1878 wurden von 1 007 Postanstalten 22 324 931 Briefe, 3 210 296 Packete und 10 697 331 Zeitungen versandt.

**IV. Südaustralien** im weiteren Sinne ist der von Nord nach Süd sich erstreckende mittlere Theil des Festlandes. Unter Südaustralien im engeren Sinne versteht man dagegen das von der Südküste zwischen 136° 40′ und 158° 40′ ö. v. F. nördlich bis zum 26. Breitengrade sich hinziehende Gebiet. Der sich anschliefsende Theil führt bis etwa zum 16. Breitengrade den Namen Alexandraland, und von da ab bis zum Arafura-Meer die Bezeichnung »Nothern Territory«. Die letztgenannten beiden Landestheile haben keine selbstständige Regierung, sondern werden von dem Gouvernement zu Adelaide mit verwaltet. Das eigentliche Südaustralien umfafst 17 902 Quadratmeilen, das übrige Gebiet 24 624 Quadratmeilen. Der zuerst besiedelte Theil im Süden ist am dichtesten (1 Quadratmeile mit 1 000 bis 1 500 Köpfen), schwächer der nördlichste, am geringsten der mittlere Theil bevölkert. Die Einwohnerzahl vom Südgebiet betrug 1876 gegen 213 271 Seelen. Die nördlichen Kolonieländer dürften höchstens 3 000 Einwohner zählen einschliefslich der noch vorhandenen Eingeborenen. Ausgedehnte Landstrecken sehen der Besiedelung noch entgegen, welche aber mit grofsen Schwierigkeiten verknüpft sein wird, da ein grofser Theil des Landes aus unwirthlichen Wüstengegenden besteht. Die Hauptbeschäftigung der Einwohnerschaft bildet die Landwirthschaft; ungefähr 5 000 000 Acres Land sind angekauft, von denen vielleicht 2 000 000 Acres unter den Pflug genommen sind. Die Ernte-Erträge sind sehr schwankend: 1875/76 lieferten 900 000 Acres $10^3/_4$ Millionen Bushel Weizen, wovon über 200 000 Tonnen exportirt werden konnten. In beträchtlicher Menge werden noch angebaut Gerste und Flachs, im Südosten auch Kartoffeln, welche sehr gut gerathen. In Nordaustralien pflanzt man Baumwollenstaude und Zuckerrohr mit gutem Erfolge. Der gröfste Theil der südaustralischen Gebietsstrecken wird zu Schaf- und Rindviehweide benutzt.

Im Jahre 1875 betrug der Viehstand in der Kolonie 100 000 Pferde, 200 000 Stück Rindvieh, 6 500 000 Stück Schafe. Der Werth der Ausfuhr an Wolle, Talg und Häuten wird auf 1 900 000 Pfd. Sterl. veranschlagt. Obgleich das hier in Rede stehende Gebiet weniger holzreich zu sein scheint, als diejenigen der anderen Kolonien, so ist doch der Waldbestand ganz ansehnlich und nutzbringend; namentlich liefern die vorhandenen Akazienarten der Kunsttischlerei, Holzbildhauerei und Drechslerei vorzügliches Material. Gegen Süden wird allerdings der Waldbestand schwach, die Regierung hat sich deshalb bereits veranlafst gesehen, die forstmäfsige Behandlung gröfserer Landstrecken anzuordnen. Von den Nutzhölzern verdienen noch besondere Erwähnung der weifse und der blaue Gummibaum, welche gute Rinde für Gerbereien liefern, ferner der Theebaum, der Feigenbaum, der Mandelbaum, der Olivenbaum und die Banane. Südaustralien nimmt den Ruf für sich in Anspruch, wenn auch nicht hinsichtlich des Werthes, so doch in Bezug auf die Menge, den gröfsten Mineralreichthum von allen Kolonien zu bergen. Erde und Gebirge liefern fast alle nutzbaren Mineralien, unter denen die Steinkohlen am schwächsten vertreten sind. Zink und Wismuth werden bei Balhannoch (zwischen Unterlauf des Murray und St. Vinzent-Golf) gefunden, Silber wird in derselben Gegend gefördert, ferner findet sich Quecksilber, Antimon, Blei in grofser Menge an verschiedenen Gegenden, Eisen ebenso vorzüglich und noch reichlicher, endlich Silberblei bei Strathalbyn und bei Normanville. Mit Kupfer ist die Kolonie reich gesegnet, die Erzlager dehnen sich Tausende von Quadratmeilen weit aus. Das erste wurde bei Kapunda (zwischen der Nordspitze des St. Vinzent-Golfs und Murray) 1843 entdeckt. Die gröfsten Lager befinden sich weiter nördlich bei Moonta, Wallaroo und Kadina im Norden der Halbinsel York (es soll dies die ergiebigste Kupfermine von der Welt sein) demnächst bei Burra-Burra (im Nordwesten von dem spitzen Winkel des Murray bei 34° s. Br.), ferner bei Blenman, Sliding Rock, Yudanamutana, bei Mount-Craig, Beltona, Kaniaka nördlich vom Spencer-Golf in der Barossa-Ra. und bei Gawler. Die Kupfer-Ausfuhr von 1875 betrug 750 000 Pfd. Sterl. an Werth. Während das von der Burra-Mine in den letzten 21 Jahren geförderte Kupfer allein über 4 000 000 Pfd. Sterl. gebracht hatte, lieferte dasjenige aus dem Moontaschachte von den letzten 14 Jahren über 2 900 000 Pfd. Sterl. — Der Metallproduktion Südaustraliens fehlt auch das Gold nicht. Es wird bei Echunga, nordwestlich vom Murray-Ausflusse gefunden, ferner in der Barossa-Range (nördlich von der Lofty-Ra.), am Mount Pleasant östlich von Adelaide, bei Waukaringa (nordöstlich vom Spencer-Golf) im Bett des Onkaparinga, ferner in der Torrens-Ra., endlich auch im Northern Territory. Im Jahre 1875 sind in Südaustralien 12 000 Unzen mit 45 000 Pfd. Sterl. Werth gewonnen worden. — Von sonstigen Mineralien liefert die Kolonie noch Magnesium, Salz, Gyps, Marmor, Schiefer, Walkererde, Hornblende, Epidot, sowie einen alaunhaltigen weichen Stein in Schattirungen von weifs, lila, roth und blau (dieser Stein, weich der Erde entnommen, trocknet und härtet sich an der Luft derart, dafs er demnächst ein gutes Baumaterial liefert). Schliefslich sei noch das Vorhandensein werthvoller Edelsteine erwähnt, wie Agath, Amethyst, Beryll, Blutstein, Carneol, Granate, Opal, Rubin, Sapphyr, Smaragd, Topas und Diamant. — Die Gesammt-Ausfuhr hat 1875: 4 800 000 Pfd. Sterl. Werth betragen. Eingeführt wurden Tuchwaaren, Hausgeräth, Eisenwaaren, Oele, Materialwaaren, Zucker, Thee, Kohlen, Säcke, Bücher, Spiritus, Bier, Schuhwerk, sogenannte Hartwaaren, Tabakwaaren etc. im Gesammtwerth von 4 200 000 Pfd. Sterl., meistens aus den anderen Kolonien, das Uebrige aus Europa. —

An Eisenbahnen sind in Südaustralien im Jahre 1877: 63 Meilen Staatslinien und 7 Privatbahnen nachgewiesen, 93 Meilen waren im Bau begriffen bz. genehmigt. Es bestanden die Kurse: von Adelaide nach Burra, Kapunda und den weiter nördlich befindlichen Kupferminengegenden, mit

einer Abzweigung nach dem Murray, ferner Adelaide—Glenelg, Strathalbyn—Port Victor und Goolwa, Port Wakefield—Hoyleton (Nordosten), Kadina—Wallaroo—Moonta, Port Pyrie—Gladstone und von Port Broughton (im Norden des Spencer-Golfs) nach Stanley-County.

Die Gesammtlänge der Telegraphen-Linien betrug Ende 1875: 836 Meilen = 1 346 km, Ende 1878 dagegen: 6 747,200 km Linie und 9097,600 km Leitung. Der 1870 bis 1872 nach dem Norden geführte Ueberland-Telegraph ist allein 429 geographische Meilen lang, läuft von Port Augusta im Norden des Spencer-Golfs aus, umgeht den Torrens-See östlich, den Eyre-See westlich und ist von da vorherrschend nördlich — durch vorher von Weifsen nie betretene Strecken, d. i. mitten durch Alexandraland und nach Ueberschreitung der Grenze zwischen letzterem und dem Northern Territory nordwestlich nach Palmerston am Port Darwin geführt, berührt auf der ganzen Länge nur 12 Zwischenstationen und hat an Herstellungskosten 370 000 Pfd. Sterl. (7 400 000 Mark) erfordert.

Der einzige schiffbare Strom Südaustraliens, der Murray, in dessen Nachbargebieten sich die zahlreichsten Niederlassungen befinden, vermittelt als Wasserstrafse einen lebhaften Transportverkehr aus den Binnenlandorten nach Goolwa, die Hafenstadt an der Encounterbey bz. am Ausflusse des Murray und ebenso in umgekehrter Richtung.

Ueber den Umfang des Postverkehrs sind bisher amtliche Mittheilungen nicht veröffentlicht.

**V. Westaustralien** ist die ausgedehnteste Kolonie des Festlandes; es enthält ungefähr ein Drittel des letzteren, nämlich 45 848 Quadratmeilen. Dabei zeigt es im Gegensatz zu der kleinsten Kolonie — Victoria — welche am dichtesten bevölkert ist, die geringste Einwohnerzahl. Diese betrug 1870: 24 785, 1875 etwa 35 000 einschliefslich ungefähr 20 000 Eingeborener im Osten und Norden, d. i. 0,75 auf die Quadratmeile. Der Osten besteht aus grofsen unwirthlichen Wüstenstrecken, die Victoriawüste genannt.

Die Erzeugnisse der Kolonie sind hauptsächlich Baumwolle, Zucker, Tabak und Wein, von letzterem werden ungefähr 714 000 Gallonen in einem Jahre gewonnen. Hierzu treten die Erträge der Viehzucht (Häute, Wolle, Milchprodukte etc.). Nächstdem begünstigen die vorhandenen Waldbestände eine lebhafte Holzausfuhr. Die Hafenstädte betreiben daher auch vorzugsweise lebhaften Holzhandel, namentlich die Hauptstädte Perth am Swan-River und die benachbarte Hafenstadt Freemantle, Augusta an der Mündung des Koombanah-River, Peel Town am Ausflufs des Murray (nicht der grofse Murray im Süden Australiens). Die Holzausfuhr betrug 1871 an Werth 26 926 Pfd. Sterl. Von Mineralien findet sich vorherrschend Eisen, und zwar in solcher Reinheit, dafs es sogleich geschmiedet werden kann. Ganze Felsberge von fast reinem Eisen kommen in den Gebirgen des Murchison-River-Gebiets und seiner Nebenflüsse vor, so namentlich der westliche und der östliche Magnetberg (135/136° ö. L. v. F., 28° s. Br.) 2000 Fufs hoch. Ferner wird Kupfer gefördert; endlich sind reiche Bleigruben im Bereiche der Victoria-Ra. bz. im Murchison-Stromgebiete.

In der Kolonie waren Ende 1878 erst 48 Meilen Eisenbahnen im Betriebe, und zwar von Geraldton (Haupthafen im mittleren Theile des Küstenstriches) nach Nordhampton für die dortigen Bleiwerke, 31 Meilen, von Lockville an der Geographenbai nach den Wäldern in der Darling-Ra. zur Fortschaffung der hier geschlagenen Nutzhölzer, von Rockingham nach den Wäldern im Jarrahdale und endlich von Freemantle über die Hauptstadt Perth nach Guildford.

Die Länge der in Westaustralien vorhandenen Telegraphen-Linien bz. Leitungen betrug 1878: 2 529,600 km. Hauptlinie ist diejenige von Perth nach Adelaide in Südaustralien auf dem Landwege 438 Meilen = 705 km, ein mit ähnlichen Opfern geschaffenes Werk wie der südnord-australische Ueberland-Telegraph.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die neue Generalstabskarte des Deutschen Reiches. Schon seit längerer Zeit ist in militärischen Kreisen der Wunsch nach Herstellung einer Europäischen Einheitskarte laut geworden. Wenn auch dieser Wunsch noch nicht sobald erfüllt werden wird, so ist zur Erreichung des Zieles doch bereits ein bedeutungsvoller Schritt geschehen. Zwischen den Kriegsministerien der Königreiche Preufsen, Bayern, Sachsen und Württemberg wurde im Jahre 1878 ein Abkommen getroffen, wonach die von Preufsen und Sachsen bereits begonnene Gradabtheilungskarte im Mafsstabe 1 : 100 000 auf das ganze Reich ausgedehnt werden soll.

Die Karte wird von den Generalstäben der Königreiche Preufsen, Bayern, Sachsen und dem statistisch-topographischen Büreau des Königreichs Württemberg bearbeitet werden. Nach dem bereits erschienenen Uebersichtsblatte wird die Karte 674 volle Sektionen umfassen, deren Grenzlinien die Parallelkreise von 30 zu 30 und die Meridiane von 15 zu 15 Bogenminuten bilden. Jeder Staat wird die sein Gebiet darstellenden vollen Blätter selbst bearbeiten, während die Anfertigung der Grenzblätter jedesmal derjenige Staat übernimmt, welcher auf demselben das meiste Areal besitzt. Demnach werden von den 674 Blättern herstellen: Preufsen 544, Bayern 80, Sachsen 30, Württemberg 20.

Dieses grofse Unternehmen wird voraussichtlich in zwei Jahrzehnten vollendet sein, während welcher Zeit die bisherigen amtlichen topographischen Spezial-Kartenwerke noch in Geltung bleiben werden. Unsere Leser dürfte es interessiren, eine kurze Geschichte der topographischen Karte vom Preufsischen Staate (Gradabtheilungskarte) und der topographischen Karte des Königreichs Sachsen, beide im Mafsstabe von 1 : 100000, welche zu der Karte des Deutschen Reiches erweitert werden, zu erhalten.

Von der topographischen Karte des Preufsischen Staates waren im Jahre 1841 die ersten Blätter, und zwar in Lithographie fertig gestellt. Jedes Blatt umfafst einen Raum von $^1/_2$ Grad Länge und $^1/_4$ Grad Breite und stellt einen Arealinhalt von ungefähr 17 Quadratmeilen dar. Die der Karte zu Grunde liegende Landesaufnahme geschieht im Mafsstabe von 1 : 25 000.

Die Provinz Schlesien, der südliche Theil von Posen, die Uckermark und die Priegnitz wurden von 1820 bis 1830 ohne trigonometrische Vorarbeiten im Charakter eines militärischen Landeskroquis aufgenommen. Die 86 Sektionen dieser Gruppe haben jedoch noch heute Geltung, da nur vier derselben (die Grafschaft Glatz) 1865 bis 1870 neu aufgenommen und gestochen wurden.

Der nördliche Theil der Provinz Posen, sowie Pommern wurden mit gröfserer Genauigkeit, doch nach immerhin nur spärlichen trigonometrischen Vorarbeiten von 1830 bis 1840 aufgenommen. Die nach diesen Aufnahmen hergestellten 60 Sektionen gelten mit Ausnahme von 10 in der Neuzeit erneuerten westpreufsischen Grenzblättern noch heute.

Die Provinz Brandenburg mit Ausnahme der Priegnitz und Uckermark, ferner der gröfste Theil der beiden Jerichower Kreise der Provinz Sachsen wurden in den Jahren 1840 bis 1847 aufgenommen. Auch die 32 Sektionen dieser Abtheilung sind, mit Ausnahme der 4 Blätter der Umgegend von Berlin, welche 1867 bis 1874 neu in Kupferstich hergestellt wurden, noch jetzt in Gültigkeit.

Die Aufnahme des südöstlichen Theiles der Provinz Sachsen fand in den Jahren 1847 bis 1852 statt und führte zur Herausgabe von 16 Sektionen, die gegenwärtig noch gelten.

Alle diese Theile der Landeskarte sind in Lithographie hergestellt und enthalten die Terraindarstellung in Schraffen, jedoch ohne Höhenzahlen.

Von 1853 bis 1859 wurden der westliche und nördliche Theil der Provinz Sachsen, sowie die Thüringischen Länder, von 1859 bis 1876 die Provinzen

Ost- und Westpreufsen, sowie ein Theil des Regierungsbezirks Bromberg, von 1867 bis 1869 der Regierungsbezirk Wiesbaden, von 1877 bis 1879 Schleswig-Holstein, Lübeck und der nordwestliche Theil von Mecklenburg-Schwerin aufgenommen.

Im Jahre 1878 gelangte auch noch das Harzgebiet um Göttingen, Osterode und Zellerfeld zur Aufnahme.

Von den auf letzteren Aufnahmen beruhenden Blättern (Schleswig-Holstein u. s. w.) sind bis jetzt 3 Sektionen erschienen. Diejenigen der anderen Aufnahmen sind dagegen publicirt, und zwar der westliche und nördliche Theil der Provinz Sachsen nebst den Thüringischen Landen in Lithographie mit Höhenangaben in Dezimalfufsen. Die anderen erschienen in Kupferstich mit Höhenangaben, welche östlich des 31. Meridians, sowie in der Umgegend von Danzig und im Regierungsbezirk Wiesbaden in rheinischen Fufsen, auf der Sektion Erfurt in Dezimalfufsen, sonst überall in Metern ausgedrückt sind. Die Terrainunebenheiten sind durchweg in Schraffen dargestellt, welche die sanfteren Böschungen durch unterbrochene, die steileren durch volle Striche zum Ausdruck bringen.

Auf Grund der topographischen Karte des ehemaligen Kurfürstenthums Hessen und der die grofsherzogliche Provinz Oberhessen betreffenden Blätter der Karte des Grofsherzogthums Hessen wurden weitere 14 Sektionen der Gradabtheilungskarte in Kupferstich mit Höhenangaben in Metern und Höhenschraffen hergestellt.

Die preufsische Gradabtheilungskarte geht nun vollständig in die deutsche Einheitskarte auf, wobei eine neue Numerirung der Sektionen stattfindet. Und zwar bilden die am Schlusse des Jahres 1879 vorhandenen 132 Kupferstichblätter integrirende Theile der »Karte des Deutschen Reiches«, während die 22 bis 55 Jahre alten lithographirten Blätter nur als provisorisch zugehörig betrachtet werden.

Die topographische Karte vom Königreich Sachsen ist seit 1863 vollständig in 28 Blatt erschienen. Die Karte ist in Kupferstich hergestellt. Jedes Blatt umfafst wie bei der preufsischen Gradabtheilungskarte einen Raum von 1/4 Grad Länge und 1/4 Grad Breite. Die Karte bildet eine Reduktion des vom General Oberreit redigirten »Topographischen Atlas von Sachsen« im Mafsstabe von 1 : 57 500. Der Atlas beruht auf Mefstischaufnahmen, welche im Mafsstabe von 1 : 12 000, 1 : 20 000 und 1 : 30 000 gemacht worden sind. Derselbe ist seines grofsen Mafsstabes wegen auch heute noch von Werth. Die topographische Karte, 1 : 100 000, ist durch Rekognoscirungen, Neuaufnahmen und nachträgliche Höhenbestimmungen erneut und vervollständigt worden. Die Terraindarstellung ist in Schraffen mit vielen Höhenangaben in Metern ausgeführt. Von der topographischen Karte ist auch eine Ausgabe ohne Terrain als Ortskarte vorhanden.

Das Königl. Sächsische Topographische Büreau hat bis Ende 1879 9 Blätter der topographischen Karte in Blätter der Reichskarte verwandelt.

---

**Berghaus, H., Allgemeine Weltkarte in Mercator's Projection, zur Uebersicht der deutschen Konsulate, deutscher Seeverkehrslinien und des Weltpostvereins. 3. Auflage. Gotha. Verlag von Justus Perthes. Preis unaufgezogen 4 Mark.**

Seit dem Erscheinen der 2. Auflage vorbezeichneter Karte im Jahre 1869 hat die Erforschung unseres Erdtheils so bedeutende Fortschritte gemacht, dafs das Bild der neuen Karte in grofsen Stücken sehr veränderte Züge aufweist. Die Aufnahmen der neueren Nordpolfahrten gaben dem Norden eine mannigfach veränderte Gestalt.

Die grofsen afrikanischen Entdeckungsreisen der Neuzeit haben die noch leeren Stellen der Karte des dunkeln Erdtheils erheblich eingeschränkt. Auch in Inner-Asien haben manche Umrisse bestimmtere Gestalt angenommen.

Die seitherige Entwickelung der grofsen Verkehrswege, welche auf der Karte übersichtlich dargestellt sind, hat eben-

falls mannigfache Veränderungen derselben erforderlich gemacht. Durch die Eröffnung des Mont-Cenis Tunnels wurde der Ausgangshafen der englisch-indischen Post von Marseille nach Brindisi verlegt. Italien nimmt jetzt mit mehreren regelmäfsigen Linien am überseeischen Schnellverkehr Antheil. Die japanische Postflagge hat die nordamerikanische aus dem Küstenverkehr Japans verdrängt. Um die afrikanischen Küsten ist ein Gürtel geregelter Postschifffahrt gezogen. Australien, welches vor zehn Jahren nur eine Monatspost mit dem Mutterlande verband, steht jetzt auf dem vierfachen Wege mit Europa in geregelter Verbindung.

Auf der Karte treten, entsprechend der gegenwärtigen Stellung des Deutschen Reiches, die überseeischen Verbindungen Deutschlands in den Vordergrund. Die deutsche Dampfschifffahrt, vor 1869 vorzugsweise nach den Vereinigten Staaten gerichtet, hat nicht nur Westindien und Südamerika, sondern auch Küstenplätze des Stillen Weltmeers, deren entfernteste Ziele im Westen Callao, im Osten Shanghai bilden, in ihre Kreise gezogen. Die längste der deutschen Dampfschiffslinien ist Hamburg-Shanghai, dieselbe befördert zwar keine regelmäfsigen Posten, wird aber von deutschen Seeleuten der Marinestation in Shanghai zur Heimreise und zur Beförderung von Schiffsbriefen benutzt. Die deutschen Post-Dampfschiffslinien sind auf der Karte im Gegensatz zu den fremdländischen, welche nur durch verschiedenartige schwarze Signaturen nach der Nationalität und der Zahl ihrer Fahrten unterschieden werden, durch Farben hervorgehoben, so dafs das Gebiet jeder der fünf grofsen deutschen Schifffahrts - Gesellschaften leicht zu übersehen ist.

Die Karte gewährt ferner eine Uebersicht der deutschen Konsulate, welche nach dem Range, ob General-Konsulat, Konsulat, Vice - Konsulat oder Konsular-Agentur, durch vier verschiedene schwarze Bezeichnungen unterschieden sind. Die Sitze von Berufs-Konsulaten sind schwarz unterstrichen. Das Gebiet des Weltpostvereins ist durch Farbenflächen bezeichnet. Deutschland und Oesterreich-Ungarn sind roth, die übrigen Länder des Weltpostvereins sind blau und die dem Vereine noch nicht angehörigen Staaten sind gelb kolorirt. Diejenigen Ländertheile, welche keine Postverbindungen haben, sind durch eine braune Tonfläche bezeichnet.

Die der Hauptkarte beigefügten Nebenkarten von Westindien und des mittleren und südlichen Europas geben ein klares Bild der deutschen Post-Dampfschiffslinien in Westindien, sowie der diesseitigen Ausgangsstrecken. Eine dritte Nebenkarte, ein runder Planiglob, der Berlin zum Mittelpunkte hat, enthält die internationalen Telegraphenlinien, welche nach den betriebsleitenden Gesellschaften farbig unterschieden sind.

Die Karte bildet hiernach nicht allein für alle Verkehrsbeamten, sondern auch für Behörden und die Geschäftswelt ein vorzügliches und zuverlässiges Hülfsmittel zur Kenntnifs des überseeischen Verkehrs.

---

Zur Geschichte der Reichspost im vorigen Jahrhundert. Dem Einsender dieser Zeilen kam vor einiger Zeit eine im Jahre 1789 mit der Verlagsbezeichnung »Deutschland« erschienene Druckschrift in die Hände, welche den Titel trägt: »Ueber »die Misbräuche des Kayserlichen »ReichsPostwesens im Deutschen Reiche »und derselben Reichsgesetzliche wie »auch ReichsPoliceyliche Abstellung. »Mit Deutscher Freyheit beleuchtet von »einem Deutschen Biedermann.« Diese Schrift enthält in fünf Abschnitten eine sehr detaillirte, sachlich wohlgeordnete, für die Betroffenen aber nicht sehr schmeichelhafte Darstellung der angeblich im Reichspostwesen damals bestehenden Mängel und anknüpfend hieran die Aufforderung an die damalige Fürstlich Taxis'sche Oberleitung, Abhülfe zu schaffen.

Wie schwer dieser Angriff an mafsgebender Stelle empfunden wurde, beweist die darauf ergangene, in der Nummer 97 der Regensburger histori-

schen Nachrichten vom Jahre 1789 abgedruckte geharnischte Erklärung des Reichspostamts, welche wir im Wortlaute folgen lassen:

»Dafs der Verfasser jener Druckschrift seiner dem Postwesen und »sovielen dabey angestellten, ehr»lichen und rechtschaffenen Männern »angedichteten Beschuldigungen hal»ber für einen Pasquillanten und Ver»leumder zu halten sei, der keine »Widerlegung verdiene und, deme »auch eine solche Ehre wenigstens »von Seiten der Kayserlichen Reichs»ober- und Postämter, und mit deren »ihrem Wissen und Willen nicht zu »Theil werden, sondern, so lange er »unbekannt bleibe, Verachtung sein »Lohn seyn würde, ansonst aber die »strafende Gerechtigkeit die gesetz»liche Ahndung über ihn verhängen »möge.

»So geschehen und an Seine »Hochfürstliche Durchlaucht darüber »*humillime* referiret Regensburg, den »20. August 1789.«

Es ist nicht bekannt, ob der so schwer Angegriffene diesem leidenschaftlichen Meinungs-Ergufs eine Entgegnung gewidmet hat.

---

Heinecke's elektrische Uhr. Das Schaufenster des Uhrmachers Herrn Heinecke in der Johannisbergstrafse in Magdeburg zeigt seit kurzem ein Uhrwerk, welches durch Elektrizität getrieben wird. Der Strom der letzteren wird pro Tag 129 600 mal durch die Pendelbewegung unterbrochen. Damit der Kontakt nicht abgenutzt werde, ist durch eine besondere Eigenthümlichkeit des Stromlaufs eine Funkenbildung vermieden. Jede Doppelschwingung des Pendels entspricht einer Erddrehung von 1000 Fufs am Aequator, und ein an der Uhr befindlicher Zeiger (nach Art der Sekundenzeiger) zeigt bei jedem Umgange die Erddrehung einer deutschen geographischen Meile. Ein Globus dreht sich täglich um seine Axe und zeigt auf einem angebrachten Stundenringe die Zeit für jeden Ort auf der Erde, indem der entsprechende Meridian nach dem Aequatorringe verfolgt und dort direct die Zeit abgelesen wird. Ein verstellbares Bogenlineal erlaubt ganz genaue Ablesungen. Getrieben wird die Uhr durch drei Meidinger'sche Elemente. (Magdeb. Ztg.)

---

Tod des Elektrikers Gaugain. Der bekannte französische Elektriker M. J. M. Gaugain, der Erfinder der nach ihm benannten Tangentenboussole, ist nach der Zeitschrift »*La lumière électrique*«, am 31. Mai d. J. zu St. Martin des Entrées bei Bayeaux, im siebenzigsten Lebensjahre gestorben.

---

Das Eisenbahnsystem in Japan dehnt sich rasch aus; zwei Linien sind vor Kurzem auf der Insel Nippon, eine dritte Linie auf der Insel Yesso, der nördlichsten der japanischen Gruppe, vollendet worden. Die Schienen sind englisches Fabrikat, die Waggons und Lokomotiven wurden aus Amerika bezogen; letztere sind mit Funkenfängern versehen, eine weise Vorsichtsmafsregel seitens der japanischen Behörden, da ein verwehter Funke, welcher auf das Schindeldach eines an der Eisenbahn gelegenen Hauses niederfallen würde, ganzen Dörfern Zerstörung bringen und ein sehr natürliches Gefühl der Abneigung gegen Eisenbahnunternehmungen hervorrufen könnte.

---

Länge der Unterseekabel. Die Gesammtlänge der z. Z. im Betriebe befindlichen unterseeischen Telegraphenkabel beträgt 97 568 Seemeilen; die während des Jahres 1879 verlegten Seekabel haben eine Gesammtlänge von 11 983 Seemeilen.

## III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Octobre 1880.

Die Organisation der portugiesischen Postverwaltung. — Der britische Postdienst in Hongkong, China und Japan im Jahre 1879. — Die Presse Central-Amerikas und der Weltpostverein. — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

**2) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 41. Berlin, 8. Oktober 1880.

Die Fortschritte der Staatseisenbahn-Idee in Oesterreich und Ungarn. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Urlaubs-Versagung). — Lautübertragung mittelst des Lichts. — Zum Schweriner Postdiebstahl. — Postalische Neujahrsgrüfse. — Aufgaben für die höhere Postverwaltungs-Prüfung. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Das neue Postgebäude in Münster. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphendienstes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

**3) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde.** Im Auftrage der Gesellschaft herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. 15. Band. 4. und 5. Heft.

Deutsche Aufnahmen in Angola. Von Richard Kiepert. — Ueber die Schreibung chinesischer geographischer Namen. Von Dr. O. F. von Möllendorff. — Ausflug zum Ambergebirge in Nord-Madagaskar. Von J. M. Hildebrandt. — Einiges über das Si Yü Shui Tao ki. Von K. Himly. — Die Vertheilung der Bevölkerung auf den britischen Inseln. Von E. H. Wichmann. — Tagebuch des verstorbenen Dr. Erwin von Bary, geführt auf seiner Reise von Tripolis nach Ghât und Aïr (Fortsetzung).

**4) Deutsches Handels-Archiv.** Wochenschrift für Handel und Gewerbe. Herausgegeben im Reichsamt des Innern. No. 27. Berlin, 1. Oktober 1880.

Gesetzgebung. Deutsches Reich: Tarifirung von Strängen aus lose zusammengedrehten Asbestfasern. — Frankreich: Zollvergütung auf den in der Form zuckerhaltiger Präparate ausgeführten Zucker. — Niederlande: Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend nähere Feststellungen über die Zucker-Accise. — Berichte. Deutsches Reich: Nachweisung der Einnahme an Zöllen und gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern für die Zeit vom 1. April 1880 bis zum Schlusse des Monats August 1880. — Italien: Handelsbericht aus Genua für 1879. — Oesterreich-Ungarn: Handelsbericht aus Triest für 1879. — Vereinigte Staaten von Amerika: Handelsbericht aus Boston für 1879. — Frankreich: Handelsbericht aus Nizza für 1879. — Rufsland: Christinestad.

**5) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal télégraphique.** IV. Vol. No. 38.

Un nouveau rappel des bureaux, par M. Rothen, directeur-adjoint des télégraphes suisses. — Etude sur le personnel de l'Administration belge, II. article. — Expériences faites sur les câbles télégraphiques de la maison Berthoud, Borel & Cie à Cortailled, par M. H. Schneebeli. — De la protection des câbles sous-marins.

**Scientific American.** No. 15.

Bell's Photophone.

**The Electrician.** Vol. V. No. 20.

Remarcable effects of lightning. — The electric light in mines. — Cable ships. — Historical memoranda on submarine telegraphy. — The electric light at the Royal Albert Dock. — Diagrams illustrating paper on photophone by Alexander Graham Bell.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 21.** BERLIN, NOVEMBER. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 94. Die italienischen Postsparkassen im Jahre 1879.*)

Der soeben ausgegebene Jahresbericht der Königlich italienischen Postverwaltung über die Entwickelung des Postsparkassenwesens im abgelaufenen Betriebsjahre liefert den erfreulichen Beweis, daſs in diesem Geschäftszweige der Postverwaltung eine erhebliche Steigerung des Verkehrs stattgefunden hat.

Die Zahl der ausgegebenen Sparkassenbücher, welche

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre | 1876 . . . . . . | 57 354, |
| - - | 1877 . . . . . . | 114 291, |
| - - | 1878 . . . . . . | 157 507 |

betrug, ist im Jahre 1879 auf 238 869 gestiegen; die Gesammtsumme der Einlagen, welche sich

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre | 1876 | auf | 2 443 402 Lire, |
| - - | 1877 | - | 6 474 746 - |
| - - | 1878 | - | 11 384 967 - |

beliefen, hat im Jahre 1879 die beträchtliche Höhe von 26 232 286 Lire erreicht. Hiernach hat sich im Jahre 1879 im Vergleich zum Vorjahre die Zahl der Sparkassenbücher um 81 362 und die Summe des eingelegten Kapitals um 14 847 318 Lire erhöht.

Der Verwaltungsbericht bezeichnet als hauptsächlichste Ursache dieser erfreulichen Thatsache »die fortschreitende Kenntniſs der Vorzüge des Sparkassenwesens in den Kreisen des Publikums, die Erhöhung des für die eingeschossenen Kapitalien seitens der Verwaltung gewährten Zinsgenusses und die sich immer mehr kundgebende Neigung des Publikums zu sicherer Anlage ersparter Geldbeträge«.

Die Erhöhung des Zinsfuſses hat vom 1. Januar 1879 ab Platz gegriffen; die

*) Vergl. Archiv für Post und Telegraphie No. 1 vom Jahre 1879.

Verwaltung gewährt den Einlegern nunmehr 3½ pCt. Zinsen gegenüber dem früheren Satze von 3 pCt. Naturgemäfs sind in Folge dieser Zinserhöhung gröfsere Kapitalien in die Postsparkassen geflossen. Indessen hat der Zudrang des Publikums insofern nichts Beunruhigendes gehabt, als zu gleicher Zeit ein erhebliches Wachsthum der den Privatsparkassen, Volksbanken etc. zufliefsenden Gelder zu erkennen gewesen ist, wie folgende Ziffern ergeben: Im Jahre 1878, als die Postsparkassen 3 pCt. Zinsen gewährten, ist die Zahl der von den Privatinstituten ausgegebenen Sparkassenbücher um 32 433 Stück und die Summe der eingeschossenen Kapitalien um 62 906 269 Lire gewachsen, während im Jahre 1879, als die Postsparkassen 3½ pCt. Zinsen gewährten, seitens der Privatsparanstalten 51 114 Einlagebücher mehr als im Vorjahre verausgabt und 57 741 038 Lire an ersparten Kapitalien mehr vereinnahmt worden sind. In Bezug auf die Zunahme der Mitgliederzahl haben also die Privatsparanstalten ungeachtet der Erhöhung des Zinsfufses der Postsparkassen überaus günstige Geschäftsergebnisse aufzuweisen gehabt. Dafs das Wachsthum der ersparten Kapitalien nicht gleichen Schritt gehalten hat, mufs den über die Sparinstitute zu Florenz und Neapel hereingebrochenen finanziellen Krisen zugeschrieben werden, in deren Folge das wegen der Sicherheit seiner Einlagen beängstigte Publikum beider Städte erhebliche Geldsummen aus den dortigen Privatsparkassen zurückgezogen hat.

Durch eine Vergleichung des Zinsfufses der in anderen Ländern errichteten Postsparkassen mit dem Zinsfufse, welchen die italienische Postverwaltung gewährt, ergiebt sich, dafs die 3½ prozentige Verzinsung für italienische Verhältnisse als durchaus mäfsig zu bezeichnen ist.

Beispielsweise gewähren die englischen Postsparkassen dem Einleger 2½ pCt. Zinsen, während der Zinsfufs der nahezu *al pari* stehenden konsolidirten Anleihe nur 3 pCt. beträgt.

Derjenige, welcher Ersparnisse in den englischen Postsparkassen anlegt, anstatt in konsolidirter Anleihe, erleidet also eine Zinseinbufse von nur ½ pCt.

In Belgien, wo die 4 prozentige Rente bei dem gegenwärtigen Stande von 106 einen Zinsgenufs von 3,77 pCt. abwirft, beträgt der Zinsfufs der Postsparkassen 3 pCt., also nur etwa ¾ pCt. weniger als der Zinsfufs der Staatsrente.

In Frankreich wird die Errichtung von Postsparkassen mit einem Zinsfufse von 3 pCt. ins Auge gefafst. Da die 3 prozentige französische Rente bei dem Stande von 85 zur Zeit einen Zinsgenufs von 3,53 pCt. abwirft, so wird in Frankreich der Unterschied zwischen dem Zinsertrage der Staatsrente und demjenigen der Postsparkassen, ebenso wie in England, nur ½ pCt. betragen.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse in Italien, wo die 5 prozentige Staatsrente zu dem niedrigen Börsenkurse von 93 käuflich ist. Nach Abzug der Steuer stellt der Rentencoupon über 5 Lire einen Werth von 4,66 Lire dar; derjenige, welcher seine Ersparnisse den Postsparkassen gegen Gewährung eines Zinsgenusses von 3½ pCt. anvertraut, erleidet also gegenüber dem Zinsertrage, welcher bei der Anlage des Geldes in Staatsrente zu erzielen wäre, den immerhin beträchtlichen Einnahmeausfall von 1,16 pCt.

Hiernach darf der von der italienischen Postverwaltung zugestandene Zinsfufs von 3½ pCt. zwar als durchaus mäfsig bezeichnet werden, andererseits läfst sich aber auch nicht verkennen, dafs die Verwaltung in Rücksicht auf die Vermögenssteuer, welcher sie unterworfen ist, einen höheren Zinsgenufs nicht gewähren kann.

Von den 3 201 Postanstalten, welche im Jahre 1878 im Königreich Italien in Thätigkeit waren, haben 3 194 mit dem Sparkassendienste Befassung gehabt; es sind also nur 7 Postanstalten bei diesem Dienstzweige nicht betheiligt gewesen. Von den im Jahre 1879 neu eingerichteten 72 Postanstalten sind 65 mit der Wahrnehmung des Sparkassendienstes betraut worden, so dafs also am Ende des Jahres 1879 unter 3 273 Postanstalten 3 259 den Zwecken der Sparkassenverwaltung dienstbar gewesen sind.

Die Thätigkeit der Postanstalten in Bezug auf den Sparkassendienst war im Jahre 1879 eine sehr verschiedenartige. Die statistischen Angaben des Verwaltungsberichts gewähren nach dieser Richtung hin ein nicht ganz erfreuliches Bild. So sind z. B. von den 3 259 für den Sparkassendienst eröffneten Postanstalten 282, das sind 11 pCt., unthätig geblieben, was theils auf örtliche wirthschaftliche Zustände, theils auf starke Entwickelung der Privatsparanstalten zurückgeführt wird. Am meisten in der Entwickelung zurückgeblieben sind die Marken und die Emilia, wo von je 6 Postanstalten eine im Sparkassendienste unthätig geblieben ist, ferner die Umgegend von Rom, das alte Latium, wo auf je 5 Postanstalten eine unthätige entfällt, und schliefslich die Insel Sardinien, wo unter je 4 Postanstalten eine im Interesse des Sparkassenwesens Nichts geleistet hat.

Der Verwaltungsbericht erklärt das Geschäftsergebnifs in den Marken und der Emilia mit der starken Entwickelung der Privatsparkassen und anderen Umständen, dasjenige der Insel Sardinien mit den eigenartigen, von den Zuständen auf dem Festlande ganz abweichenden Verhältnissen dieses Landestheils, für das Zurückbleiben des Geschäfts in der Umgebung von Rom, im alten Latium, weifs der Verwaltungsbericht eine Erklärung indessen nicht zu geben und mufs sich daher darauf beschränken, die Thatsache mit Bedauern zu melden.

Die wirklich thätig gewesenen Postanstalten haben wiederum sehr verschiedenartig gearbeitet. So haben z. B. 41 Postanstalten lediglich Rückzahlungen von Spareinlagen bewirkt; bei 1 000 Postanstalten erreichten die Gesammteinlagen im Laufe des Jahres 1879 noch nicht 1 000 Lire; 913 Postanstalten erhoben zwischen 1 000 und 5 000 Lire, und nur 1 023 Postanstalten zogen mehr als 5 000 Lire ein. Hiernach hat im abgelaufenen Geschäftsjahre noch nicht der dritte Theil aller Postanstalten des Königreichs unter die wirksamen Hülfsorgane der Centralkasse gerechnet werden können, denn Postanstalten, die weniger als 5 000 Lire an Spareinlagen im Laufe eines Jahres einziehen, vermag die Centralverwaltung ihren werkthätigen Hülfsarbeitern nicht beizuzählen.

Nach dieser Richtung hin haben Ligurien und Sicilien die schlechtesten Geschäftsergebnisse aufzuweisen.

Die besten Geschäftsmonate waren, wie in früheren Jahren, so auch im Jahre 1879 die Monate Januar und Juli, was sich leicht daraus erklärt, dafs der Staat in diesen beiden Monaten den überwiegend gröfsten Theil der Coupons der konsolidirten Anleihe einlöst. In Folge dessen werden grofse Kapitalien verfügbar, die in die Postsparkassen wandern. Die entgegengesetzte Thatsache macht sich in den Monaten am Schlusse eines jeden Halbjahres bemerkbar, weil dann der Staat, um den grofsen zum Beginn eines neuen Halbjahres an ihn herantretenden Verbindlichkeiten gerecht zu werden, seine Aufsenstände einzieht, was selbstverständlich nicht ohne Rückwirkung auf die Entnahme von Geld aus den Postsparkassen bz. auf die Verminderung der Einlagen in dieselben bleiben kann.

Von der den Einlegern zugestandenen Befugnifs, Einlagen und Rücknahmen von Sparbeträgen auch bei solchen Postanstalten zu bewirken, die das betreffende Einlagebuch nicht ausgestellt haben, ist im Jahre 1879 ein sehr starker Gebrauch gemacht und damit der Beweis geliefert worden, wie hoch seitens des Publikums diese Erleichterung geschätzt wird. Die Gesammtsumme der bei anderen Postanstalten, als der Postanstalt am ursprünglichen Einzahlungsorte, eingelegten Gelder belief sich auf die beträchtliche Summe von 2 947 211 Lire, die Rückzahlungen, welche in dieser Weise gemacht wurden, auf 3 106 842 Lire.

Ein erfreulicher Fortschritt zeigt sich bei den kleinen Spareinlagen im Bereiche der Schulen. Die ursprünglichen Bedenken gegen die sogenannten »Schulsparkassen« treten mehr und mehr in den Hintergrund und machen der Ueberzeugung Platz, dafs die Verpflanzung der Sparkasse auf den Boden der Schule segensreiche Früchte tragen mufs. Man sieht von Tag zu Tag mehr ein, dafs

— um den Worten des Verwaltungsberichts zu folgen — »ebenso, wie die Gymnastik dazu beiträgt, den Körper zu stärken, die Ausübung einer Tugend zur Stärkung des Charakters beitragen mufs« *(che se la ginnastica giova a fortificare il corpo, l'esercizio di una virtù deve contribuire a fortificare l'animo)*.

Die Schulsparkassen erstrecken sich heute über den ganzen Flächenraum des Königreichs mit alleiniger Ausnahme der in unfruchtbarer Maremmengegend gelegenen Provinz Grosseto, wo die Einrichtung noch nicht ins Leben getreten ist. Die Statistik des Jahres 1880 wird jedoch auch diese Lücke nicht mehr aufzuweisen haben.

Der Fortschritt in der Entwickelung der Schulsparkassen erhellt aus folgenden Zahlen:

Es waren vorhanden:

im Jahre 1878 1 060 Sammler (Lehrer), welche von 17 759 Schülern 51 984 Lire erhoben;

im Jahre 1879 2 304 Sammler (Lehrer), welche von 28 432 Schülern 102 009 Lire erhoben.

Die Zahl der sammelnden Lehrer ist also um mehr als das Doppelte, die Zahl der sparenden Schüler um $^{3}/_{5}$, die Höhe der Einlagen nahezu um die Hälfte gestiegen.

Der Unterschied zwischen den Geschäftsergebnissen der Schulsparkassen in den einzelnen Provinzen ist ein tief einschneidender, für einzelne Landestheile geradezu bedauerlicher. Während in den Neapolitanischen Provinzen 717 Lehrer von 6 570 Schülern 20 080 Lire gesammelt haben, sind auf der Insel Sardinien von 16 Lehrern bz. 179 Schülern 449 Lire, und in Ligurien, trotz der Regsamkeit und Intelligenz der dortigen Bevölkerung, von 15 Lehrern bz. 294 Schülern nur 423 Mark zusammengebracht worden. In Latium, dessen Postanstalten, wie oben erwähnt, in Bezug auf Unthätigkeit beim Sparkassenbetriebe leider den ersten Rang einnehmen, sind sogar nur 2 Lehrer mit 6 Schülern und der verschwindenden Summe von 17 Lire an der Schulsparkasse betheiligt gewesen.

Der Verwaltungsbericht trägt diesen bedauerlichen Erscheinungen entsprechend Rechnung. Andererseits hebt er die Verdienste derjenigen Schulmänner, deren Bemühungen die Entwickelung des Schulsparkassenwesens in den einzelnen Theilen des Königreichs besonders zu danken ist, gebührend hervor.

Bei der Einrichtung der Schulsparkassen hat es bis jetzt nicht geringe Schwierigkeit verursacht, ein Verfahren für die Ablieferung der Spareinlagen der Schüler an die Postanstalten ausfindig zu machen, wobei die Interessen der Lehrer, der Schüler und der Verwaltung gleichmäfsig sichergestellt sind.

Es bestanden seither zwei Methoden. Der eine Theil der Lehrer beschränkte sich darauf, den Schülern das Sparen anzuempfehlen, bei der Abführung der Beträge an die Postanstalt wirkte der Lehrer nicht mit, sondern überliefs dies den Schülern.

Diese Methode hat zwar in der Theorie den grofsen Vorzug, dafs von den Schülern eine selbstständige Handlung erwartet wird; in der Praxis tritt jedoch der Uebelstand hervor, dafs ein Knabe selten eine ganze Lira behufs der Einlegung zur Verfügung hat, dafs ihm die Festigkeit abgeht, nach und nach eine ganze Lira anzusammeln, und endlich, dafs in vielen Fällen das dem Lehrer gegebene Versprechen nicht gehalten, sondern das Geld seitens des Schülers zu anderen Zwecken verwandt wird.

Die zweite Methode, welche darin besteht, dafs der Lehrer die Spareinlagen von den Schülern in Empfang nimmt und so lange aufbewahrt, bis die Einlage des einzelnen Schülers eine volle Lira erreicht, hat andere, in früheren Verwaltungsberichten bereits hervorgehobene Misstände im Gefolge.

Im allseitigen Interesse glaubt die Verwaltung folgendes, im Artikel 13 des Sparkassengesetzes vom 27. Mai 1875 begründetes Verfahren zur Richtschnur anempfehlen zu müssen:

Jeder Lehrer liefert die durch ihn von den Schülern einzuziehenden Spareinlagen gleich nach dem Empfang in einer Summe an die Postanstalt ab und läfst sich die Einlage in einem

auf seinen (des Lehrers) Namen auszustellenden Sparkassenbuche gutschreiben. Haben die Sparpfennige eines Schülers die Höhe von einer Lira erreicht, so wird der Betrag von dem Hauptbuche des Lehrers abgesetzt und in ein auf des Schülers Namen auszustellendes Sparkassenbuch übertragen. Auf diese Art glaubt die Verwaltung einerseits dem Uebelstande abzuhelfen, dafs die Lehrer die eingesammelten Sparpfennige zu lange in Händen behalten, andererseits zu erreichen, dafs die Lehrer zu einer regelrechten Buchführung über die Einnahmen und Ausgaben aus dem Verkehr zwischen den Schülern und der Sparkasse veranlafst werden. Auch verspricht sich die Verwaltung aus der dargelegten Einrichtung den weiteren Vortheil, dafs durch die Vereinigung der kleinen Spareinlagen der Schüler im Hauptbuche des Lehrers die fortschreitende Entwickelung der einzelnen Schulsparkassen übersehen und namentlich verfolgt werden kann, ob der eine oder andere Lehrer eine mehr oder minder wirksame Thätigkeit im Sparkasseninteresse ausübt. Bei der jetzigen Einrichtung verschwinden, insbesondere im Geschäftsbetriebe der grofsen Verkehrsanstalten, die auf die Namen der einzelnen Schüler ausgestellten Sparkassenbücher unter der grofsen Masse der übrigen, und es fehlt sonach an ausreichendem Material zur Aufstellung einer zuverlässigen Statistik über das Wachsthum der Schulsparkassen.

Am wenigsten erfreulich äufsert sich der Verwaltungsbericht über die sogenannten Fabriksparkassen. Unter den Arbeitern und Arbeiterinnen der Königlichen Tabaksmanufakturen werden nämlich, ähnlich wie in den Schulen, kleine Sparbeträge gesammelt und den Postsparkassen zugeführt. Der gesammte Ertrag dieser Sammlungen in den 12 Manufakturen des Staates hat im Jahre 1879 die mäfsige Summe von 39 118 Lire erreicht. Dieselbe ist geringer als das Erträgnifs des Vorjahres, und es weisen alle Erscheinungen darauf hin, dafs auf eine fortschreitende Entwickelung dieses Geschäftszweiges nicht zu rechnen ist. Beispielsweise hat der Director einer Tabaksfabrik die Sammlungen völlig einstellen müssen, weil die Arbeiter die für ihre Rechnung den Postsparkassen einverleibten Beträge jedesmal sofort wieder zurückzogen. Die Verwaltung glaubt annehmen zu dürfen, dafs der Einflufs schlechter Elemente an dieser bedauerlichen Erscheinung die Schuld trägt.

Das finanzielle Ergebnifs der Geschäftsthätigkeit der Postverwaltung beim Sparkassenbetriebe ist das folgende gewesen:

| | |
|---|---|
| Es betrug der Bruttoüberschufs im Jahre 1879 nach Abzug der den Einlegern zuzuschreibenden Zinsen etc. | 251 845 Lire, |
| die Bruttoausgabe | 148 404 - |
| mithin verbleibender Nettoüberschufs | 103 441 Lire, |
| hierzu der aus dem Jahre 1878 verbliebene Ueberschufs von | 25 249 - |
| zusammen | 128 690 Lire. |
| Durch Abzug der für das Betriebsjahr 1879 noch zu entrichtenden Vermögenssteuer im Betrage von | 12 247 - |
| ermäfsigt sich der verfügbare Aktivbestand auf | 116 443 Lire. |
| Von dieser Summe sind auf Vorschlag der Verwaltung | 22 100 - |
| in Gemäfsheit des Artikels 15 des Gesetzes vom 27. Mai 1875 unter die Beamten der Postverwaltung, die Lehrer und anderen im Interesse der Postsparkassen thätig gewesenen Personen vertheilt worden, so dafs der am Ende des Jahres 1879 verbliebene Reingewinn der Verwaltung | 94 343 Lire |
| betragen hat. | |

## 95. Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1878.*)

Im Jahre 1878 wurden im österreichischen Postgebiet 11 Postanstalten neu eröffnet und 17 aufgehoben, so dafs die **Gesammtzahl der Postanstalten** 1878 gegen 1877 sich um 6 vermindert hat. Dieselbe betrug Ende 1877: 4006, Ende 1878: 4000, und zwar ärarische Postämter 185, fahrende Postämter auf Eisenbahnen 38, nicht ärarische Postämter und Postexpeditionen 3218, Postämter mit Poststation 547 und lediglich Poststationen 12. In Oesterreich entfällt eine Postanstalt auf 75 qkm und auf 5438 Einwohner. In Deutschland (Deutsches Reichs-Postgebiet, Bayern und Württemberg) entfiel dagegen im Jahre 1878 eine Postanstalt auf 60,4 qkm und auf 4772 Einwohner. Aufser den obigen 4000 Postanstalten besitzt die österreichische Postverwaltung, wie auch im Vorjahre, 45 Postämter auf fremdem Staatsgebiete in Europa, Asien und Afrika.

Die Gesammtzahl der zur Benutzung des Publikums aufgestellten **Briefkasten** betrug 7920 (1877: 7827), und zwar waren Briefkasten aufgestellt in Orten mit Postanstalt 5425, in Orten ohne Postanstalt 2495. Ein Briefkasten entfällt in Oesterreich auf 37,9 qkm und auf 2746 Einwohner, in Deutschland dagegen auf 10,3 qkm und auf 812 Einwohner.

Das **Gesammtpersonal** der österreichischen Postverwaltung umfafste 16139 Personen (1877: 16088), und zwar Beamte 9026, Unterbeamte 4078, Posthalter (ausschliefslich 547 Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten waren) 85 und 2950 Postillone.

**Postverbindungen.** 1. Auf Eisenbahnen. Die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge betrug 929 (1877: 902), und zwar wurden benutzt 275 Züge zur Beförderung der Briefpost, 650 Züge zur Beförderung der Brief- und Fahrpost, 4 Züge nur zur Beförderung der Fahrpost. Es betrug die Zahl der Eisenbahn-Postwagen 143, der Eisenbahn-Postcoupés 51. Die Zahl der im Jahre 1878 im Postdienste auf Eisenbahnen durchlaufenen Kilometer betrug 27317680 (1877: 25516636), und zwar durchliefen die Eisenbahnposten unter Begleitung von Eisenbahn-Postämtern 8212640, von Postkondukteuren 14434413 und unter Begleitung des Eisenbahn-Personals 4670627 km.

2. Auf Landstrafsen. An Postkursen waren vorhanden 3754 mit einer Gesammtlänge von 41649 km, 1877 dagegen 3706 mit einer Länge von 43642 km. Ende 1878 bestanden Postkurse für Mallefahrten 14, für Personenfahrten 20, für Eilfahrten 67, für Deckelwagen- und Packetfahrten 71, für Kariolfahrten 108, für Reitposten 43, für Fufsboten- und Botenposten 1872, für Botenfahrten und Privat-Unternehmungen 1550. Die Zahl der auf diesen Kursen unterhaltenen Posten belief sich auf 7236, welche im Jahre 1878 31454211 km (1877: 32455239) zurücklegten.

Zu dem Postdienste auf Landstrafsen wurden 2950 Postillone, 7058 Pferde und 5915 Wagen verwendet.

3. Auf Wasserstrafsen. Auf Wasserstrafsen (Schifffahrt auf der Donau, auf Binnenseen und auf dem Meere) bestanden 17 Dampfschifffahrts-Verbindungen mit Postbeförderung, welche bei einer Kurslänge von 22789 km im ganzen Jahre 1382817 km durchliefen.

Die **Gesammtzahl** der durch die österreichischen Postanstalten im Jahre 1878 **beförderten Sendungen** betrug 394685345 Stück, 1877 dagegen 358509589 Stück, mithin 1878 gegen 1877 mehr 10,1 pCt. In Deutschland berechnet sich die Vermehrung auf 5,8 pCt. Von der Gesammtzahl im Jahre 1878 entfallen auf die Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben) 294867230 Stück oder 74,7 pCt., auf die Zeitungsnummern

*) Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1877 siehe Archiv für Post und Telegraphie vom Jahre 1880, S. 225.

66 747 600 Stück (16,9 pCt.), auf die Postanweisungen 5 836 355 Stück (1,5 pCt.), auf die Packete ohne Werthangabe 3 816 180 Stück (1,0 pCt.), auf die Briefe mit Werthangabe 9804 400 Stück (2,5 pCt.), und auf die Postnachnahmesendungen 1 906 080 Stück (0,5 pCt.).

Hiernach entfallen auf eine österreichische Postanstalt durchschnittlich jährlich 98 671 Postsendungen, während auf eine deutsche Postanstalt im Jahre 1878 durchschnittlich 157 502 Postsendungen entfielen.

Das **Gesammtgewicht** der beförderten Packetsendungen belief sich 1878 auf 33 916 690 kg (1877 auf 33 510 776 kg), und zwar betrug das Gewicht der Packete ohne Werthangabe 11 506 790 kg und das der Packete mit Werthangabe 22 409 900 kg. Auf jede Packetsendung entfällt durchschnittlich ein Gewicht von 2,5 kg, in Deutschland dagegen von 4,1 kg.

Der **Gesammt-Werthbetrag** der beförderten Geld- und Werthsendungen bezifferte sich auf 4 812 136 980 Gulden (1877 auf 4 139 270 590 Gulden). Hiervon entfallen auf die Postanweisungen 227 471 022 Gulden, auf die Briefe mit Werthangabe 3 592 983 200 Gulden, auf die Packete mit Werthangabe 1 061 771 200 Gulden und auf die Nachnahmesendungen 19 611 558 Gulden. Auf eine den Geldverkehr vermittelnde Sendung entfällt ein Werthbetrag von 164 Gulden, in Deutschland dagegen von 214,47 M.

Mit den österreichischen Posten wurden 142 515 (1877: 161 280) **Reisende** befördert.

**Briefverkehr.** Der gesammte Briefverkehr (Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben) umfaſste 294 867 230 Stück, gegen das Vorjahr 31 859 320 Stück oder 12,1 pCt. mehr. In Deutschland betrug die Vermehrung der Briefsendungen 1878 gegen 1877 51 097 800 Stück oder 6,4 pCt.

Von der Gesammtzahl der Briefsendungen entfallen auf den internen österreichischen Verkehr 219 663 000 Stück, auf den Verkehr aus Oesterreich nach Deutschland 21 988 275 Stück, nach dem übrigen Auslande 11 581 025 Stück, auf den Verkehr nach Oesterreich aus Deutschland 28 947 008 Stück, aus dem übrigen Auslande 11 526 692 Stück, auf den Durchgangsverkehr 1 161 230 Stück. Von den Briefsendungen aus Oesterreich nach fremden Ländern entfallen auf die Sendungen nach Deutschland 68,[illegible] pCt., dagegen entfallen von den Briefsendungen aus fremden Ländern nach Oesterreich auf die Sendungen aus Deutschland 71,5 pCt. Im Verkehr zwischen Oesterreich und Deutschland sandte Deutschland im Jahre 1878 6 958 733 Stück Briefsendungen oder 31,6 pCt. mehr nach Oesterreich ab als es von dort empfing. Auf einen Einwohner in Oesterreich entfallen von den in Oesterreich aufgegebenen Briefsendungen durchschnittlich jährlich 11,6 Stück, von den in Oesterreich eingegangenen Briefsendungen dagegen 12 Stück, während in Deutschland auf jeden Einwohner sowohl von den in Deutschland aufgegebenen als eingegangenen Briefsendungen je 17,7 Stück entfallen.

**Interner Briefverkehr.** Von den innerhalb Oesterreichs beförderten Briefsendungen waren portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 149 377 500 Stück, unfrankirt 3 827 800 Stück, Postkarten 29 307 500 Stück, Drucksachen 17 244 300 Stück, Waarenproben 3 107 700 Stück, portofreie Briefe 25 798 700 Stück, zusammen 219 663 000 Stück, dagegen 1877: 191 359 700 Stück. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 14 032 924 Stück oder 7,3 pCt. eingeschrieben. Von den portopflichtigen Briefen waren 97,3 pCt. frankirt, 2,7 pCt. unfrankirt. Von den innerhalb Deutschland beförderten Briefsendungen waren im Jahre 1878 eingeschrieben 1,3 pCt., frankirt 96,3 pCt., unfrankirt 3,7 pCt.

**Briefsendungen nach Deutschland.** Es wurden befördert portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 15 892 400 Stück, unfrankirt 267 702 Stück, Postkarten 2 077 700 Stück, Drucksachen 3 004 000 Stück, Waarenproben 490 221 Stück, portofreie Briefe 256 252 Stück, zusammen 21 988 275 Stück gegen 21 573 380 Stück

im Jahre 1877. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 1 072 842 Stück oder 4,9 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen nach dem übrigen Auslande.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 7 537 700 Stück, unfrankirt 526 598 Stück, Postkarten 624 600 Stück, Drucksachen 2 439 500 Stück, Waarenproben 381 779 Stück, portofreie Briefe 70 848 Stück, zusammen 11 581 025 Stück gegen 10 493 160 im Jahre 1877. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 791 598 Stück oder 6,9 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen aus Deutschland.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 19 940 440 Stück, unfrankirt 315 320 Stück, Postkarten 2 635 392 Stück, Drucksachen 4 950 150 Stück, Waarenproben 724 106 Stück, portofreie Briefe 381 600 Stück, zusammen 28 947 008 Stück gegen 26 713 400 Stück im Jahre 1877. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 1 224 999 Stück oder 4,3 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen aus dem übrigen Auslande.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 7 517 360 Stück, unfrankirt 394 880 Stück, Postkarten 756 608 Stück, Drucksachen 2 227 150 Stück, Waarenproben 534 494 Stück, portofreie Briefe 96 200 Stück, zusammen 11 526 692 Stück gegen 11 596 140 Stück im Jahre 1877. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 709 145 Stück oder 6,2 pCt. eingeschrieben.

**Briefsendungen im Durchgang durch Oesterreich.** Es wurden befördert: portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene Briefe frankirt 759 400 Stück, unfrankirt 57 270 Stück, Postkarten 42 000 Stück, Drucksachen 213 760 Stück, Waarenproben 80 030 Stück, portofreie Briefe 8770 Stück, zusammen 1 161 230 Stück gegen 747 730 Stück im Jahre 1877. Von den portopflichtigen Briefsendungen waren 46 348 Stück oder 4,0 pCt. eingeschrieben.

Die Gesammtzahl der durch die Post beförderten einzelnen Zeitungsnummern belief sich auf 66 747 600 gegen 63 842 342 im Jahre 1877.

**Postanweisungsverkehr.** Es betrug die Zahl der eingezahlten internen Postanweisungen 5 423 585 Stück mit einem Betrage von 217 864 910 Gulden, der eingezahlten Postanweisungen nach anderen Ländern 154 417 Stück mit einem Betrage von 3 090 302 Gulden, der ausgezahlten Postanweisungen aus anderen Ländern 258 353 Stück mit einem Betrage von 6 515 810 Gulden, zusammen 5 836 355 Stück mit einem Betrage von 227 471 022 Gulden gegen 5 180 885 Stück und 220 812 072 Gulden im Jahre 1877. Der Postanweisungsverkehr zwischen Oesterreich und Deutschland im Jahre 1878 gestaltete sich wie folgt. In Oesterreich wurden eingezahlt 136 458 Stück im Betrage von 5 222 775 Mark, dagegen wurden in Oesterreich ausgezahlt 244 528 Stück im Betrage von 12 173 015 Mark. Hiernach wurden 6 950 240 Mark oder 131 pCt. mittels Postanweisung aus Deutschland nach Oesterreich mehr abgesandt als der Eingang in Deutschland aus Oesterreich betrug.

**Packete ohne Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Packete ohne Werthangabe betrug 3 816 180 Stück im Gewichte von 11 506 790 kg. gegen 3 687 940 Stück und 11 601 570 kg im Jahre 1877. Im Jahre 1878 entfällt auf jedes Packet ein Durchschnittsgewicht von 3 kg, in Deutschland dagegen von 4,2 kg.

Von der Gesammtzahl im Jahre 1878 wurden befördert: im internen Verkehr 2 617 800 Stück im Gewichte von 6 856 200 kg, im Verkehr aus Deutschland 624 100 Stück im Gewichte von 2 596 600 kg, aus dem übrigen Auslande 203 100 Stück im Gewichte von 780 200 kg, nach Deutschland 251 500 Stück im Gewichte von 785 300 kg, nach dem übrigen Auslande 66 400 Stück im Gewichte von 225 000 kg, im Durchgang durch Oesterreich 53 280 Stück im Gewichte von 263 490 kg.

Im Verkehr zwischen Oesterreich und Deutschland wurden im Jahre 1878 1 811 300 kg oder 230,6 pCt. mehr nach

Oesterreich abgesandt als von dort in Deutschland eingingen. In Ansehung der Stückzahl gegen das Vorjahr zeigt sich eine Steigerung des Packetverkehrs in der Richtung aus Deutschland nach Oesterreich von 19 100 Stück oder 3,1 pCt., in der Richtung aus Oesterreich nach Deutschland von 15 800 Stück oder 6,7 pCt.

**Briefe mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Briefe mit Werthangabe betrug 11 707 500 Stück, der angegebene Werth belief sich auf 3 562 983 200 Gulden gegen 10 347 940 Stück und 2 805 758 600 Gulden im Jahre 1877. Von der Gesammtzahl wurden 1878 befördert: im internen Verkehr 9 592 900 Stück mit 2 995 190 200 Gulden, im Verkehr aus Deutschland 951 600 Stück mit 250 913 300 Gulden, aus dem übrigen Auslande 341 400 Stück mit 88 914 100 Gulden, nach Deutschland 586 300 Stück mit 97 600 500 Gulden, nach dem übrigen Auslande 126 000 Stück mit 38 000 600 Gulden, im Durchgang durch Oesterreich 109 300 Stück mit 32 334 500 Gulden. Aus Deutschland wurden mittels Briefe mit Werthangabe 153 312 800 Gulden oder 157,1 pCt. nach Oesterreich mehr abgesandt als von dort in Deutschland eingingen.

**Packete mit Werthangabe.** Die Gesammtzahl der beförderten Packete mit Werthangabe betrug 9 804 400 Stück, das Gewicht 22 409 900 kg, der angegebene Werth 1 061 771 200 Gulden. Im Jahre 1877 wurden dagegen befördert 10 683 940 Stück im Gewichte von 21 909 200 kg und mit einem angegebenen Werthe von 1 093 534 300 Gulden. Von der Gesammtzahl entfallen im Jahre 1878 auf den internen Verkehr 8 373 100 Stück mit 916 377 900 Gulden, auf den Verkehr aus Deutschland 656 300 Stück mit 54 067 100 Gulden, auf den Verkehr aus dem übrigen Auslande 298 000 Stück mit 26 739 200 Gulden, nach Deutschland 236 400 Stück mit 17 786 200 Gulden, nach dem übrigen Auslande 177 600 Stück mit 35 215 100 Gulden, im Durchgang durch Oesterreich 62 100 Stück mit 11 585 700 Gulden. Mittels der Packete mit Werthangabe wurden 36 280 900 Gulden oder 204 pCt. mehr nach Oesterreich aus Deutschland abgesandt als Deutschland von Oesterreich empfing.

**Nachnahmesendungen.** Die Gesammtzahl der Nachnahmesendungen betrug 1 906 080 Stück, der auf diesen Sendungen haftende Nachnahmebetrag belief sich auf 19 911 558 Gulden. Im Jahre 1877 wurden dagegen 1 758 632 Stück mit einem Nachnahmebetrage von 19 165 618 Gulden befördert. Von der Gesammtzahl im Jahre 1878 bewegten sich im internen Verkehr 1 703 638 Stück mit 18 644 372 Gulden, im Verkehr nach Deutschland 68 973 Stück mit 423 520 Gulden, nach der Schweiz 4 097 Stück mit 29 935 Gulden, aus Deutschland 126 710 Stück mit 781 821 Gulden, aus der Schweiz 2 662 Stück mit 31 910 Gulden. Durch Postnachnahme zog Deutschland 358 301 Gulden oder 84,6 pCt. mehr von Oesterreich ein als Oesterreich von Deutschland einzog.

Vergleichende Uebersicht über den durch die Post vermittelten Geldverkehr zwischen Oesterreich und Deutschland.

| Es wurden befördert: | nach Deutschland aus Oesterreich. Gulden. | aus Deutschland nach Oesterreich. Gulden. |
|---|---|---|
| durch Postanweisungen | 2 611 387 | 6 086 508 |
| durch Briefe mit Werthangabe | 97 600 500 | 250 913 300 |
| durch Packete mit Werthangabe | 17 786 200 | 54 067 100 |
| durch Nachnahmesendungen | 781 821 | 423 520 |
| zusammen | 118 779 908. | 311 490 428. |

Hiernach empfing Oesterreich durch Vermittelung der Post 192 710 520 Gulden oder 162,2 pCt. von Deutschland mehr als es nach demselben absandte.

**Der Gesammt-Geldverkehr Oesterreichs mit fremden Ländern** stellt sich im Jahre 1878 wie folgt: Oesterreich sandte ab 192 506 433 Gulden, empfing dagegen 427 632 965 Gulden, so dafs Oesterreich überhaupt mehr empfing als absandte 235 126 532 Gulden oder 122,1 pCt.

Im Jahre 1878 wurden aus Deutschland 474 777 796 Mark durch die Post nach fremden Ländern abgesandt und gingen 489 094 697 Mark von fremden Ländern in Deutschland ein, so dafs der Empfang Deutschlands 14 316 901 Mark oder 3 pCt. mehr betrug als der Versand.

**Retourbriefe.** Von den in Oesterreich aufgegebenen, nach Oesterreich und nach dem Auslande bestimmten gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen kamen nach dem Aufgabeorte als unbestellbar zurück 346 730 Stück oder 0,21 pCt. Von diesen Briefen konnten noch nachträglich bestellt oder an die Absender zurückgegeben werden 77 835 Stück oder 22,4 pCt., blieben endgültig unbestellbar 268 895 Stück oder 77,6 pCt. Die endgültig unbestellbaren Briefe bilden von der Gesammtzahl der aufgegebenen Briefe 0,160 pCt. In Deutschland dagegen kamen im Jahre 1878 von den aufgegebenen Briefen als unbestellbar zurück 0,19 pCt. Von diesen Briefen konnten nachträglich bestellt oder zurückgegeben werden 76,7 pCt., blieben endgültig unbestellbar 23,3 pCt. Die endgültig unbestellbaren Briefe bildeten von der Gesammtzahl der aufgegebenen Briefe 0,044 pCt.

An **Post-Werthzeichen** wurden 240 447 860 Stück im Gesammtwerthe von 8 917 237 Gulden verwendet, und zwar: Briefmarken zu 2 Kr. 14 815 000 Stück, zu 3 Kr. 14 625 100 Stück, zu 5 Kr. 84 750 000 Stück, zu 10 Kr. 10 060 000 Stück, zu 15 Kr. 1 745 000 Stück, zu 25 Kr. 68 800 Stück, zu 50 Kr. 25 360 Stück; Briefcouverts zu 3 ½ Kr. 218 100 Stück, zu 5 ½ Kr. 12 050 000 Stück, zu 10 ½ Kr. 31 800 Stück; Postkarten zu 2 Kr. 35 404 450 Stück; Zeitungsmarken zu 1 Kr. 49 250 000 Stück; Postanweisungskarten zu ½ Kr. (ohne Marke) 10 000 Stück, zu 5 Kr. (inländische) 5 512 100 Stück, zu 10 Kr. (ausländische) 106 000 Stück, zu 25 Kr. (ausländische) 76 000 Stück; Frachtbriefe zu 1 Kr. (ungestempelte) 1 000 Stück, zu 6 Kr. (gestempelte) 4 335 000 Stück; Postnachnahme-Blanquette: Frachtbriefe zu 6 Kr. 2 135 500 Stück, Karten zu 10 Kr. 132 400 Stück; Schleifenbänder zu 2 ½ Kr. 1 253 750 Stück; Geldbriefcouverts zu 1 Kr. 3 842 500 Stück.

**Finanz-Ergebnisse.** Gesammt-Einnahme 15 203 580 Gulden, Gesammt-Ausgabe 14 325 550 Gulden, Ueberschufs 878 030 Gulden. Von der Einnahme entfallen auf das Briefporto 8 410 010 Gulden, auf das Fahrporto 5 226 480 Gulden, auf die Zeitungsgelder 874 750 Gulden. Von der Ausgabe entfallen auf die persönlichen Ausgaben 8 140 187 Gulden, auf Amts- und Manipulations-Erfordernisse 1 184 057 Gulden, auf die Kosten für Beförderung der Posten auf Landstrafsen 3 394 178 Gulden.

## 96. Neue „Post Office Money Orders“ in England.

Neben den bereits jetzt in Grofsbritannien in Anwendung kommenden Postanweisungen hat das Parlament die Einführung einer neuen Art von Postanweisungen genehmigt, welche zur Uebermittelung kleiner Geldbeträge gegen verhältnifsmäfsig geringe Taxen dient.

Die neue Einrichtung ist am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten.

Zur Ausgabe und Auszahlung der Postanweisungen sind sämmtliche Postanweisungs-Aemter in dem Vereinigten Königreich berechtigt. Für die neue Gattung von Postanweisungen ist ein bestimmtes Formular vorgeschrieben; zum besseren Verständnifs der Einrichtung bringen wir dasselbe nachstehend in deutscher Uebertragung:

## POSTANWEISUNGS-FORMULAR.

Postanweisung auf

[Name des Ausgabe-Amts.]

[Nummer der Anweisung.]

Inländischer Franko-Stempel. Postanweisung.

Datum-Stempel des Ausgabe-Amts.

An den Postmeister des Postanweisungs-Amts in

Zahlen Sie an*) zu jeder Zeit innerhalb dreier Kalender-Monate vom letzten Tage des Monats der Ausgabe ab die Summe von

für Rechnung Ihrer Majestät General-Postmeister.

Postmeister.

*) Der Name des Postanweisungs-Amts, bei welchem, und der Person, an welche der Betrag gezahlt werden soll, kann eingerückt werden, und die so bezeichnete Person mufs den Empfang hierunter bescheinigen. Einer oder beide der leeren Räume können durch diejenige Person ausgefüllt werden, in deren Besitz die Anweisung ist, wenn sie es für gut befindet.

---

1. Ist die Anweisung quer geschrieben (» & Co. «), so erfolgt die Auszahlung nur durch einen Banquier, und wenn der Name eines Banquiers hinzugefügt ist, so wird Zahlung nur durch diesen Banquier geleistet.
2. Nachdem diese Anweisung einmal ausgezahlt worden ist, einerlei an wen, so ist der General-Postmeister irgend welchem weiteren Anspruche gegenüber nicht verbindlich.
3. Wenn irgend eine Rasur oder Aenderung gemacht, oder diese Anweisung zerschnitten, ausgestrichen oder verstümmelt wäre, so kann die Auszahlung verweigert werden.
4. Die Bestimmungen, unter denen diese Anweisung ausgegeben wird, gestatten dem Postmeister, die Zahlung derselben zu verweigern oder hinauszuschieben, aber er mufs sogleich über die Gründe seiner Handlungsweise dem General-Postmeister berichten.

Datum-Stempel des auszahlenden Amts, welcher diese Anweisung ungültig macht.

Die obengenannte Summe erhalten.

[Unterschrift.]

Die Postanweisungen dürfen nur auf die nachstehenden Beträge lauten und unterliegen den daneben vermerkten Gebühren:

| Betrag | Gebühr |
|---|---|
| 1 sh. | ½ d. |
| 2 sh. 6 d. | 1 d. |
| 5 sh. | 1 d. |
| 7 sh. 6 d. | 1 d. |
| 10 sh. | 2 d. |
| 12 sh. 6 d. | 2 d. |
| 15 sh. | 2 d. |
| 17 sh. 6 d. | 2 d. |
| 20 sh. (1 £) | 2 d. |

Der Betrag der Postanweisung sowie die Gebühr müssen vor der Ausgabe entrichtet werden. Der Postmeister versieht die Anweisung demnächst mit seiner Namensunterschrift und bedruckt dieselbe mit dem vorgeschriebenen Stempel, welcher den Tag der Ausgabe ersichtlich macht.

Die leeren Räume in der Anweisung zur Eintragung desjenigen, an welchen Zahlung geleistet werden soll, sowie zur Bezeichnung des Postanweisungsamts, bei welchem die Zahlung erfolgen soll, können vor oder nach der Ausgabe durch den jeweiligen Inhaber der Postanweisung ausgefüllt werden. Eine solche Ausfüllung darf jedoch nur einmal stattfinden.

Wenn die Postanweisung nicht durch einen Banquier zur Zahlung präsentirt wird, so mufs zuvor der Empfang des Betrages auf der Anweisung bescheinigt werden. War der Name des Zahlungs-Empfängers auf der Anweisung vermerkt, so kann die Auszahlung so lange ausgesetzt werden, bis der Beamte die Ueberzeugung gewonnen hat, dafs der Empfang durch den bezeichneten Empfänger selbst, oder in Vollmacht desselben bescheinigt worden ist.

Wird die Empfangsbescheinigung nicht in Gegenwart des Beamten abgegeben, so kann derselbe sich in geeigneter Weise davon Ueberzeugung verschaffen, dafs die die Anweisung präsentirende Person entweder diejenige ist, welche die Empfangsbescheinigung ausgestellt hat, oder deren Beauftragter. Diejenige Person, welche die Anweisung zur Zahlung präsentirt, mufs aufserdem veranlafst werden, ihren Namen vor der Auszahlung auf die Anweisung niederzuschreiben, ohne Rücksicht darauf, ob etwa die Empfangsbescheinigung bereits auf derselben vermerkt wäre. Gleichwohl soll die Empfangsbescheinigung in allen Fällen für den Beamten eine ausreichende Ermächtigung sein, den Betrag der Anweisung zu zahlen, sofern die Unterschrift bei solchen Anweisungen, welche mit dem Namen des Empfängers versehen sind, diesen Namen wiedergiebt; der Beweis, dafs die Empfangsbescheinigung durch den zum Empfange Berechtigten oder in Vollmacht desselben ausgestellt worden ist, braucht postseitig nicht geführt zu werden.

Die Anweisungen können quergeschrieben werden, und zwar allgemein, d. h. nicht auf eine bestimmte Person lautend, durch Niederschreibung der Worte: *„and Company“* oder einer Abkürzung derselben — *& Co.* — zwischen zwei parallele Querlinien auf die Vorderseite der Anweisung, oder auch durch Anbringung der beiden parallelen Querlinien allein, und speziell durch Niederschreibung des Namens eines Banquiers ebenfalls auf die Vorderseite der Anweisung. Eine Anweisung, welche allgemein quergeschrieben worden ist, kann demnächst speziell quergeschrieben werden. Ein Banquier, auf welchen eine Anweisung quergeschrieben worden ist, kann dieselbe wieder zum Zweck der Einziehung auf einen anderen Banquier querschreiben. Wenn eine Anweisung allgemein quergeschrieben ist, so darf die Auszahlung derselben nur an einen Banquier erfolgen. Eine speziell quergeschriebene Anweisung darf nur an denjenigen Banquier ausgezahlt werden, auf welchen dieselbe quergeschrieben ist oder an dessen Einziehungs-Agenten. Die Auszahlung einer Anweisung findet nicht statt, wenn dieselben auf mehr als einen Banquier quergeschrieben sein sollte, vorausgesetzt, dafs es sich in einem solchen Falle nicht lediglich um einen Einziehungs-Agenten handelt.

Wenn eine allgemein oder speziell quergeschriebene Anweisung durch einen Banquier zur Zahlung präsentirt wird, so ist es als eine ausreichende

Empfangsbescheinigung anzusehen, wenn der Name des Banquiers auf die Vorderseite der Postanweisung niedergeschrieben oder gestempelt worden ist. Eine allgemeine oder speziell quergeschriebene Anweisung kann, wenn sie durch einen Banquier zur Zahlung präsentirt wird, bei jedem Postanweisungsamt in dem Vereinigten Königreich ausgezahlt werden, wobei es gleichgültig ist, ob ein bestimmtes Postanweisungsamt als Zahlungsstelle auf der Anweisung vermerkt worden ist.

Nach Ablauf von drei Monaten, vom letzten Tage desjenigen Monats ab gerechnet, in welchem die Anweisung zur Ausgabe gelangt ist, darf eine Auszahlung derselben nur gegen abermalige Entrichtung der Gebühr für den betreffenden Betrag erfolgen. Ist vom Ablauf der drei Monate ab gerechnet ein längerer Zeitraum als drei Monate verflossen, so ist die Gebühr für je drei Monate oder einen Theil von drei Monaten zu berechnen.

Wenn eine zur Zahlung präsentirte Postanweisung Rasuren oder Aenderungen trägt, oder zerschnitten, verwischt oder verstümmelt ist, so kann die Zahlung seitens des betreffenden Postanweisungsamts verweigert und der Empfänger mit seinen Ansprüchen an den General-Postmeister verwiesen werden. Im Falle der Verweigerung oder Hinausschiebung der Zahlung muſs sofort, unter Angabe der Gründe, an den General-Postmeister berichtet werden.

Unmittelbar nach erfolgter Zahlung werden die Anweisungen mit dem Ausgabestempel versehen und dadurch ungültig gemacht.

Die Auszahlung des Betrages der Postanweisung an irgend Jemand entbindet den General-Postmeister, sowie dessen Beamte von allen Verpflichtungen in Betreff der Anweisung, ohne Rücksicht darauf, ob Betrug, Unterschlagung, Versehen oder Verlust in Bezug auf die Anweisung oder bei Erwerbung derselben oder in der Erlangung der Auszahlung vorgekommen sind, und ohne Rücksicht auf irgend welche anderen Umstände.

Wer mit der Absicht des Betruges auf einer Anweisung solche Zeilen oder Worte streicht, zusetzt oder ändert, deren Anwendung bei einem Check dem Querschreiben desselben gleichbedeutend sein würde, oder wer wissentlich Anweisungen mit derartigen betrügerischen Durchstreichungen, Zusätzen oder Aenderungen anbietet, veräuſsert oder verwendet, macht sich eines Verbrechens schuldig und wird in gleicher Weise bestraft, als ob die Anweisung ein Check (Bankanweisung) wäre.

Von einem Postbeamten, welcher eine bereits ausgezahlte Postanweisung wieder ausgiebt, wird angenommen, die Anweisung mit der Absicht des Betruges im Sinne der Bestimmungen im Abschnitt 4 der *„Post Office Money Orders Act, 1848"* ausgegeben zu haben, und es wird derselbe dementsprechend bestraft.

Die obigen Bestimmungen bezüglich der neuen Art der Postanweisungen finden auch auf die Kanalinseln und die Insel Man Anwendung.

## 97. Gesetzentwurf, betreffend die Anlage von Staats-Telegraphenlinien in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Im Anschlusse an den erst vor wenigen Monaten in diesen Blättern veröffentlichten Artikel, betreffend das Verhältniſs der amerikanischen Union zu den Privat-Telegraphengesellschaften*), sehen wir uns heute in der Lage, von einem Vorgange Akt nehmen zu können, durch welchen der bereits vor Jahren angeregte Gedanke an eine Verstaatlichung des amerikanischen Telegraphenwesens seiner Verwirklichung nunmehr um ein Wesentliches näher gerückt sein dürfte.

Wie nämlich amerikanische Blätter berichten, ist vor Kurzem dem Repräsentantenhause von dem Abgeordneten des Staates Louisiana, Mr. Ellis, ein Gesetzentwurf zur Beschluſsfassung

*) S. S. 433 des Archivs f. Post und Telegraphie für 1880.

vorgelegt worden, wonach mit der Einrichtung eines unter staatlicher Hoheit stehenden, von der Postverwaltung der Union wahrzunehmenden Telegraphendienstes in nächster Zeit vorgegangen werden soll. Der bezügliche Entwurf umfafst im Ganzen 10 Paragraphen, deren wesentlichsten Inhalt wir im Nachstehenden folgen lassen.

Nach Paragraph 1 soll, um über die Zweckmäfsigkeit und Ausführbarkeit eines das Gesammtgebiet der Union umfassenden Staats-Telegraphennetzes, mit welchem für das Publikum die Wohlthat billiger telegraphischer Verbindungen verknüpft sein würde, Erfahrungen zu gewinnen, der General-Postmeister ermächtigt werden, zwischen den Städten Boston und Washington auf dem Wege über Worcester, Springfield, Hartford, New-Haven, New-York, Yersey City, Newark, New-Brunswik, Trenton, Philadelphia, Chester, Wilmington und Baltimore telegraphische Verbindungen herzustellen und in den sämmtlichen vorgenannten Orten, sowie in allen an den von der Linie berührten Wegen belegenen Postorten Telegraphenstationen einzurichten. Dem Ermessen des General-Postmeisters soll es überlassen bleiben, die bezeichnete Telegraphenanlage entweder nach den durch das Gesetz vom 24. Juli 1866 *) angegebenen Grundsätzen von einer bestehenden Gesellschaft zum Zeitwerthe anzukaufen, oder dieselbe durch einen geeigneten Unternehmer auf Rechnung des Staates neu herstellen zu lassen; jedenfalls aber soll die staatliche Telegraphenanlage zwischen Boston und Washington innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes vollständig betriebsfähig hergestellt sein.

Im 2. Paragraphen ist zum Ausdruck gebracht, dafs die einzurichtende Telegraphenverwaltung einen integrirenden Theil der Postverwaltung bilden solle, dafs daher die neuen Telegraphenämter ausschliefslich mit den Postanstalten der in Frage kommenden Orte räumlich zu vereinigen seien, sowie dafs der Dienstbetrieb durch die Vorsteher der Ortspostanstalten zu überwachen bz. nach den Anordnungen derselben zu handhaben sei. Im Weiteren sind Grundsätze für die Annahme und Bestellung der Telegramme, über die Abgrenzung der Ortsbestellbezirke, endlich für die Behandlung unbestellbarer Telegramme vorgezeichnet.

Der Paragraph 3 enthält Bestimmungen über die Wahrung des Telegraphengeheimnisses. Das gesammte Telegramm-Material, das einen Monat lang in den Händen des Postamtsvorstehers unter Siegel und Verschlufs bleibt, soll nach Ablauf dieser Frist durch Feuer vernichtet werden. Verletzungen des Amtsgeheimnisses seitens der Beamten sollen mit Geldstrafe bis zu 500 Dollars bz. mit Freiheitsstrafen bis zu einem Jahr bestraft werden. Reglementarische Bestimmungen zur Wahrung des Telegraphengeheimnisses, sowie zur Sicherung der richtigen und pünktlichen Beförderung der angenommenen Telegramme sind vom General-Postmeister zu erlassen.

Der 4. Paragraph ordnet die Herstellung von Telegraphen-Freimarken an, und zwar sollen dergleichen zum Werthe von 1, 2, 5 und 10 Cents angefertigt und verkauft werden. Für die Privattelegramme soll Frankirungszwang bestehen; die Frankirung soll stets durch Aufkleben von Telegraphen-Freimarken bewirkt werden. Beamte, welche in gewinnsüchtiger Absicht die Entwerthung der auf ihnen behändigten Telegrammen befindlichen Marken unterlassen, sollen mit Geldstrafe bis zu 1000 Dollars bz. mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren belegt werden.

Der 5. Paragraph handelt von den Gebührensätzen; es sollen bei einer Beförderungsstrecke erhoben werden:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| bis zu | | 200 engl. Meilen | für 25 Worte | 15 Cent, | für jedes Wort mehr | $\frac{1}{2}$ Cent |
| über | 200 bis | 500 | - - 25 | - 25 - , | - - | 1 | |
| - | 500 - | 1000 | - - 25 | - 40 - , | - - | 2 | |
| - | 1000 - | 2000 | - - 25 | - 75 - , | - - | 3 | |
| - | 2000 - | 3000 | - - 25 | - 1 Dollar, | - - | 5 | . |

*) S. S. 433 des Archivs f. Post und Telegraphie für 1880.

Für Telegramme, die ohne Umtelegraphirung unmittelbar zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation ausgewechselt werden, soll, sofern die Beförderungsstrecke 200 Meilen nicht übersteigt, die Gebühr von 10 Cent für ein einfaches Telegramm bis zu 25 Worten, mit $^1/_2$ Cent Aufschlag für jedes Wort mehr zur Erhebung gelangen.

Bei der Wortzählung wird eine Adresse und eine Unterschrift nicht mitgerechnet.

Paragraph 6 ermächtigt den General-Postmeister, nach seinem Ermessen in Orten, deren Einwohnerzahl 5 000 erreicht oder übersteigt, Büreaus zur telegraphischen Geldübermittelung einzurichten, sowie die bezüglichen reglementarischen Bestimmungen zu erlassen. Die für eine solche Uebermittlung zu erhebenden Gebühren sollen keine besondere Einnahmequelle bilden, sondern nur die Auslagen der Verwaltung decken.

Paragraph 7 sichert den Staatstelegrammen der Regierung der Vereinigten Staaten Gebührenfreiheit und den Vorrang vor den Privattelegrammen bei der Beförderung.

Der 8. Paragraph erläfst Anordnungen in Bezug auf das Telegraphen-Personal. Als Beamte sollen Persönlichkeiten nicht beschäftigt werden, welche zu Privat-Telegraphengesellschaften in geschäftlichen oder sonstigen Beziehungen stehen; alle Beamten sollen den üblichen Amtseid mit einem die Wahrung des Telegraphengeheimnisses betreffenden Zusatze ablegen. Als Vorsteher von Postanstalten in Orten bis zu 5 000 Einwohnern sollen nur solche Personen angestellt werden, welche gleichzeitig gewandte Apparatbeamte sind. Für Orte mit einer gröfseren Einwohnerzahl werden auf Vorschlag der Postamtsvorsteher vom General-Postmeister besondere Beamte ernannt. Die Dienststunden der Telegraphenanstalten in Orten mit mehr als 10 000 Einwohnern werden auf die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 11 Uhr Abends, gleichmäfsig für Sonntage und Wochentage, sowie für Sommer und Winter, festgesetzt.

Im Paragraphen 9 ist bestimmt, dafs, sofern die Einrichtung eines Systems unter Staatsverwaltung stehender Telegraphenanlagen sich zweckmäfsig und nutzbringend erweisen sollte, der General-Postmeister ermächtigt werde, das Netz der Staatstelegraphenlinien nach seinem Ermessen auszudehnen, wobei zunächst Verbindungen zwischen den Städten New-York, Chicago, Saint-Louis und New-Orleans, später aber auch Verbindungen zwischen anderen geeigneten Orten Berücksichtigung finden sollen. Zur Herstellung bz. Erwerbung der in dem vorstehenden Gesetzentwurf bezeichneten Anlagen wird dem General-Postmeister ein Betrag von Dreihunderttausend Dollars zur Verfügung gestellt, auch wird derselbe ermächtigt, die aus dem Betrieb der erwähnten Anlage erzielten Einkünfte zu dem gleichen Zwecke zu verwenden.

Der 10. Paragraph endlich ermächtigt den General-Postmeister, für die den Telegraphendienst behandelnde Abtheilung der Postverwaltung einen Director zu ernennen, der seinen Wohnsitz in Washington haben und mit der Wahrnehmung der auf den gesammten staatlichen Telegraphendienst im Gebiete der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bezüglichen Geschäfte unter der Oberleitung des General-Postmeisters betraut sein soll. Das Diensteinkommen dieses Directors ist auf den Betrag von Dreitausend Dollars jährlich festgesetzt.

Es bedarf keines besonderen Hinweises, dafs die Annahme des erwähnten Gesetzentwurfs eine vollständige Umwälzung in den telegraphischen Einrichtungen der Vereinigten Staaten im Gefolge haben würde. Im Gegensatz zu dem ersten Prinzip der Privatgesellschaften, möglichst hohe Ueberschüsse zu erzielen, hat das Gesetz in erster Linie die Wohlfahrt der Bevölkerung im Auge und will deshalb auch den kleineren Orten mit voraussichtlich geringem Verkehr die Vortheile telegraphischer Verbindung gewähren. Es leuchtet ein, dafs die Privat-Gesellschaften, sobald die Staatsregierung ihr volles Gewicht in die Waagschale wirft, um den staatlichen Telegraphenanlagen die weiteste Ausdehnung zu geben, nicht in der Lage

sein werden, der übermächtigen Konkurrenz des Staates zu begegnen, dafs mithin die Verstaatlichung sämmtlicher Telegraphen-Anlagen alsdann nur noch eine Frage der Zeit sein kann. Zunächst steht allerdings die Entscheidung des Kongresses der Vereinigten Staaten, der begreiflicherweise mit allgemeiner Spannung entgegengesehen wird, noch aus. Der Gesetzentwurf des Herrn Ellis ist vorerst von dem Kongresse dem Ausschufs für Postämter und Postrouten überwiesen worden. Der nächsten Legislaturperiode wird es daher vorbehalten bleiben, eine Entscheidung herbeizuführen, die von der weittragendsten Bedeutung für wichtige wirthschaftliche Interessen sein dürfte.

---

## 98. Staatseinrichtungen und Verkehrsverhältnisse in China.

Von Herrn Postpraktikant Kiehn in Baden-Baden.

Die staatlichen Einrichtungen und öffentlichen Verhältnisse im »Reiche der Mitte« sind zum grofsen Theil noch so ungenügend bekannt, dafs jede Erscheinung auf literarischem Gebiete, welche etwas Licht in dieser Beziehung verbreitet, mit Freuden zu begrüfsen ist. Eine solche Erscheinung ist das Werk des neuesten China-Reisenden, des Franzosen Gaston de Bezaure, in welchem derselbe die Ergebnisse seiner auf der Fahrt nach dem westlichen China angestellten Beobachtungen veröffentlicht, und welches in deutscher Uebersetzung unter dem Titel »Auf dem Blauen Flusse« uns vorliegt. *) Bezaure hat seine Reise, die er Ende 1874 und Anfang 1875 unternommen hat, auf dem Jang-tse-Kiang, dem blauen Flusse, zurückgelegt und dabei hauptsächlich die Orte Shanghai, Tschin-kiang, Ngan-king, Hankeu, King-keu, King-tscheu, J-tschang, Tschung-tscheu, Tschong-king und Tscheng-tu berührt. Den Verhältnissen der Provinz Se-tschuan, die bisher noch am unbekanntesten war, hat er sein besonderes Studium zugewendet. Auf Grund der in dem Reisewerke sich zerstreut vorfindenden bezüglichen Notizen wollen wir versuchen, in Nachfolgendem eine übersichtliche Darstellung der staatlichen Einrichtungen und Verkehrsverhältnisse des chinesischen Reiches zu liefern.

China, von einem mit unumschränkter Macht ausgestatteten Kaiser regiert, zerfällt bekanntlich, abgesehen von den Nebenländern: Mandschurei, Mongolei, Tibet und Korea, in 18 Provinzen. Je 2 bis 3 derselben verwaltet ein Vizekönig (Tsong-tu). **) Als persönlicher Stellvertreter des Kaisers ist demselben ein tartarischer Marschall (Kian-kiun) beigesellt, durch welchen seine Macht nicht wenig eingeschränkt wird. Jede Provinz zerfällt in Bezirke oder Statthalterschaften (Fu), diese in Distrikte oder Präfekturen (Tscheu), letztere in Kreise oder Unterpräfekturen (Hien). Demzufolge giebt es als Vorsteher der einzelnen Provinztheile Statthalter oder Fu-tai, Präfekten oder Tsche-fu und Unterpräfekten oder Tsche-shien. Für Marktflecken, sowie für einzelne Viertel grofser Städte werden Bürgermeister oder Ti-pao vom Tsche-shien ernannt. Die Gemeinden haben keine von ihnen selbst gewählte Vertreter.

Jeder der genannten Beamten hat eine Schaar von Rathgebern, Inspectoren, Secretairen, Schreibern und Unterbeamten um sich, so dafs das ganze Beamtenheer äufserst zahlreich ist.

China ist das Land der Examina. Niemand darf nach den Verordnungen

*) Auf dem »Blauen« Flusse. Reise in das westliche China. Von Gaston de Bezaure. Autorisirte deutsche Uebersetzung von Th. Schwarz. Leipzig, P. Frohberg, 1880.

**) Bezaure nimmt es mit statistischen Angaben nicht genau. Er giebt nur 16 Provinzen an und sagt, dafs fast alle an ihrer Spitze einen Tsong-tu haben, während es nach Dr. Thielemann — Bonn — (Artikel »China« in Pierers Conversations-Lexikon 1876) nur 6 Vizekönige giebt.

zu einem Amte gelangen und später in demselben aufrücken, ohne jedesmal eine Prüfung abgelegt zu haben. Vorrechte für einzelne Personen durch Geburt, Nationalität, Religion etc. giebt es dabei nicht; der Grad der Kenntnisse allein entscheidet. Fürwahr, ein lobenswerther Grundsatz! Wenn er nur immer Anwendung finden würde! Leider nimmt in neuester Zeit der Stellenverkauf eine ungeheure Verbreitung an. Die Stelle eines Tsche-shien kostet z. B. 2500 bis 2800 Taels (etwa 15000 bis 20800 Mark), der Posten eines seiner Hülfsarbeiter 1200 Taels (7200 Mark). Derartige Bestechungen dürfen freilich nicht zur Kenntnifs der obersten Behörden gelangen, da unfehlbar die strengste Bestrafung erfolgen würde. Dafs sie aber häufig genug vorkommen, hat Bezaure beobachtet, und es ist sonst allgemein im Lande bekannt. Die Ursache dieser bedauerlichen Erscheinung ist in der schlechten Besoldung der Beamten zu suchen. Mit Ausnahme der höchsten Staatsdiener erhalten die Beamten entweder gar kein Gehalt oder doch nur ein sehr geringes. Die durch Bestechung gewonnenen Gelder bilden deshalb eine erwünschte Einnahme.

Ungeachtet der geringen Bezahlung sind die Aemter sehr gesucht, weil sich den Amtsinhabern fast unzählige Mittel darbieten, ihre Privatkasse zu füllen. Der Tsche-shien verlangt z. B., dafs die Steuern von den Unterthanen in Sapeken entrichtet werden, und läfst sich dabei für jeden Tael 4000 Sapeken geben, während der Tael sonst nur 3000 gilt. Der Unterschied im Betrage von 1000 Sapeken fliefst natürlich in die Kasse des Unterpräfekten. Oder er ordnet an, dafs zum Schutze der öffentlichen Strafsen gegen räuberische Ueberfälle zu beiden Seiten derselben breite Wassergräben angelegt werden. Die Anwohner der Strafsen geben bereitwillig das für die letzteren erforderliche Land her in dem Glauben, künftig vor jedem Angriffe bewahrt zu sein, werfen die Gräben auf und warten nun auf die Zuleitung des Wassers in dieselben. Da erscheinen eines Tages Gärtner des Tsche-shien und pflanzen in den Gräben Rizinus an. Der Ertrag dieses Baumes wird von dem Unterpräfekten versilbert.

Jeder, der die Gunst des Tsche-shien erwerben oder sich erhalten will, beeilt sich, ihm zum Geburtstage reiche Geschenke zu übersenden; ja, es ist auch üblich, das Wiegenfest aller Verwandten des Unterpräfekten durch Ueberreichung derartiger Gaben an den letzteren zu verherrlichen.

Um nur noch ein Beispiel anzuführen, erwähnen wir Folgendes. Der Tsche-shien soll in jedem Hauptorte der durch seinen Kreis führenden Poststrafse 30 und in jedem an derselben belegenen Marktflecken 6 starke Ponies halten. Der Staat liefert das Futter. Die Pferde sind zwar vorhanden, aber sie gehören nicht dem Unterpräfekten, sondern sind seinerseits von den Grundbesitzern entlehnt und werden auch auf deren Kosten gefüttert. Die staatlich bewilligte Fourage wird zu Geld gemacht.

Der Tsche-shien besitzt, trotzdem er der niedrigste Verwaltungsbeamte ist, eine sehr grofse Macht innerhalb seines Kreises. Da in China die Staatsgewalt nicht getheilt ist, so hat er nicht nur die Verwaltungsgeschäfte zu besorgen, sondern ist auch Staatsanwalt und Richter in einer Person. Bevor er diese umfangreiche Stellung gewissenhaft ausfüllen kann, mufs er natürlich die Gesetze und Verordnungen in Bezug auf Verwaltung und Rechtspflege einem sorgfältigen Studium unterziehen. Die Verwaltungsvorschriften schöpft er aus dem 60 Foliobände umfassenden Werke: *Ta Tsing Hue Tien* (die gesammelten Satzungen des mandschurisch-chinesischen Reiches)*), während er behufs Ausbildung in der Rechtsgelehrsamkeit das Hauptgesetzbuch *Ta Tsing Lü Ly* (Gesetze und Statuten der grofsen Dynastie der Tsing) studiren mufs. Letzteres zerfällt in 7 Theile: 1. allgemeine Gesetze; 2. Civilgesetze; 3. fiskalische Gesetze; 4. Gesetze über den Kultus; 5. Militärgesetze; 6. Kriminal-

*) Näheres darüber im Postarchiv 1878, Seite 2.

gesetze; 7. Gesetze über die öffentlichen Arbeiten.

Man darf sich hiernach nicht wundern, dafs zur Zulassung zum Mandarinat *) gesetzlich der Grad eines Lizentiaten gefordert wird, und wird um so mehr den Schaden ermessen können, der dem Staate durch den Aemterkauf erwachsen mufs.

In früheren Zeiten entsandte der Kaiser alle 3 Jahre Vertrauensmänner in die Provinzen, um durch dieselben die Mandarine beaufsichtigen und sich dann Bericht erstatten zu lassen; ja er bereiste selbst incognito das Land und zog bei seinen Unterthanen Erkundigungen über die Amtsführung der Staatsdiener ein. Die letzteren durften auch in ihrem privaten Auftreten zu keinem Aergernifs Anstofs geben, sich nicht zu oft an öffentlichen Orten zeigen, und ihren Verkehr mit Privatleuten nicht zu weit ausdehnen. Für jegliches Unglück, welches das Land heimsuchte, machte man den Mandarin verantwortlich, selbst wenn das Mifsgeschick vom Himmel kam, wie grofse Dürre, und in Folge davon Hungersnoth. Er hatte in diesem Falle durch seine schlechte Führung unzweifelhaft den Zorn der Gottheit erregt.

Zweimal namentlich versammelte der Tsche-shien die Gelehrten und Standespersonen seines Kreises um sich und machte sie mit den staatlichen Verordnungen bekannt. An den Markttagen begab er sich in die Marktflecken und erklärte, von erhöhtem Platze aus, eins der 16 kaiserlichen Dekrete über die höchsten Pflichten der Staatsbürger. Auf diese Weise wurden dem gemeinen Manne fort und fort die Gebote der Ehrfurcht gegen die Eltern, der Einigkeit im häuslichen Kreise, der Achtung vor den Gesetzen etc. eingeprägt und hierdurch manche segensreiche Erfolge in moralischer Beziehung erzielt.

Heute denkt man aber nicht mehr daran. Eine tiefe Verderbnifs ist in die Verwaltung eingedrungen. Die schönen Gesetze stehen zwar noch in den Büchern, indefs fast Niemand befolgt sie. Die mangelhafte Besoldung der Mandarine ist die Hauptursache des Uebels. Jeder Beamte ist darauf angewiesen, Geschenke anzunehmen, oder durch Erpressungen sich die nöthigen Subsistenzmittel zu verschaffen. Dies wirkt naturgemäfs in hohem Grade entsittlichend und bringt die Unparteilichkeit bei der Rechtsprechung in grofse Gefahr.

Die **Rechtspflege** befindet sich, wie bereits angedeutet, in einem von der Regierung abhängigen Verhältnisse; man kennt nur Kabinetsjustiz. Dazu ist die civile und kriminelle Gerichtsbarkeit vermengt. Die in dem *Ta Tsing Lu Ly* enthaltenen Gesetze sind in salbungsvoller, phrasenreicher Sprache geschrieben und lassen wegen ihrer häufig unbestimmten Fassung mannigfache Auslegungen zu, so dafs wenig Uebereinstimmung zwischen den gerichtlichen Entscheidungen bei den verschiedenen Gerichtshöfen vorhanden ist. Die niedrigste juristische Instanz ist der Unterpräfekt. Höhere Stufen sind: der Präfekt, der Inspektor des Präfekten, der Statthalter und der Vizekönig. Als höchste Gerichtshöfe bestehen in Pe-king der Tu-scha-juen (das Universal-Censoramt) und der Tun-tschin-se (der Rekurshof). Die Gerichtskosten sind indefs schon in der ersten Instanz so hoch, dafs nur selten Berufung gegen die Entscheidung des Unterpräfekten eingelegt wird.

Der Tsche-shien wohnt in einer befestigten Stadt. Er hat einen grofsen Generalstab um sich: eine Anzahl Secretaire, Tsche-ie; 12 bis 15 Anwälte, welche gegen Bezahlung Klageschriften anfertigen, Tai-schu; 3 Friedensrichter, die in verschiedenen Orten des Kreises ihren Amtssitz haben: Oell-ia, San-ia und Se-ia; mehrere Gerichtsärzte, U-tsuo; aufserdem 80 Brigaden Gerichtsdiener zu 8 bis 10 Mitgliedern, welche die gerichtlichen Vorladungen und Beschlüsse austragen und ein besonderes Gebäude, das Pan-fan-tien, bewohnen; eine Schaar Gefangenwärter, Ma-kuai, die in dem Ma-kuai-tien

*) Unter »Mandarin« versteht man jeden Beamten, der nicht zu den Subalternen zu zählen ist.

einquartirt sind; endlich Gensdarmen, Thürhüter und Diener.

Will Jemand mit dem Unterpräfekten Rücksprache nehmen, so mufs er seine rothfarbene Visitenkarte nebst einem Geldgeschenk dem Thürhüter übergeben. Fehlt letzteres, so kann er versichert sein, dafs er nicht vorgelassen wird. Der Kläger thut auch gut, dem betreffenden Secretair eine ansehnliche Gabe zukommen zu lassen, da letzterer sehr viel Einflufs auf die Schnelligkeit des Prozefsverfahrens ausübt.

Der Thürhüter erhält keine Besoldung. Er kauft sein Amt vom Tscheshien für etwa 600 Mark und übergiebt beim Jahreswechsel seinem Vorgesetzten bei Darbringung seines Glückwunsches ein ansehnliches Geldgeschenk.

Die Gensdarmen werden durch amtliche Abgesandte aus den Mitgliedern von Räuberbanden ausgewählt. Sie sollen sehr brauchbare Leute sein, da sie in sämmtlichen Diebeskniffen erfahren sind und in Folge dessen mit Leichtigkeit die Thäter bei vorkommenden Diebstählen ermitteln. Die Mehrzahl der letzteren ordnen sie selbst durch Herbeischaffung des gestohlenen Gutes, so dafs die Gerichte nicht einzuschreiten brauchen.

An den Gerichtstagen wird der Tscheshien in einer Sänfte in den Ja-men, das Justizgebäude, getragen. Ein grofses Gefolge begleitet ihn auf diesem Zuge; die Justizbeamten tragen dabei einen schwarzen, rothbefranzten Hut (In-mao) als Zeichen ihrer Würde, die Gerichtsdiener dunkle Sammetstiefeln. Voran werden bemalte Tafeln und eine rothe Fahne getragen, Tambours schlagen fortwährend den Tam-Tam, dann folgt die Sänfte mit dem Unterpräfekten, und hinterher schleppen die Ma-kuai die Angeklagten auf tragbaren Schandpfählen. Sobald der Zug dem Ja-men sich nähert, wird ein Kanonenschufs gelöst.

Der Gerichtssaal bietet einen seltsamen Anblick dar. An einem Tisch mit rother Decke nimmt der Mandarin Platz. Auf dem Kopfe trägt er den In-mao mit blauem Knopfe und langer, auf den Rücken herabfallender Pfauenfeder, um den Hals eine Kette mit 108 Ambrakügelchen als Zeichen der Treue gegen den Kaiser, auf der Brust den geheiligten Kranich, das Symbol der Staatsgewalt. Auf dem Tische liegt ein kleines Szepter aus Blei und auf gesticktem Kissen eine Rolle aus gelber Seide, das kaiserliche Patent des Tsche-shien. Aufserdem sind auf der Decke die Schreibmaterialien ausgelegt: Marmorbecher, in welchen die Tintenstangen aufgelöst werden, Pinsel, welche die Stelle der Schreibfedern vertreten, und Pergamentrollen. Hinter dem Tische sind Lanzenbündel aufgestellt. An den Wänden des Saales hängen die Werkzeuge, mittels welcher die Verurtheilten ihre Strafe empfangen; in erster Reihe dicke Bambusrohre, da die meisten Prozesse mit Bambushieben endigen; Schuhsohlen, mit welchen der Mund der falschen Zeugen geklopft wird; Riemen, Knuten, Henkerbeile u. s. w. Den Tsche-shien umstehen seine Secretaire, Schreiber und Diener. Kläger und Angeklagte knieen während der ganzen Verhandlung. Vertheidiger giebt es nicht.

Nach Beendigung der Gerichtssitzung werden die etwaigen Zeugen mit dem Angeklagten eingekerkert, sofern die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist. Falls letzterer die Prozefskosten nicht zu zahlen vermag, zieht man den Zeugen nicht selten zur Erstattung derselben heran. Infolge dieses Verfahrens will Niemand Zeugnifs ablegen; vielmehr beschwört Jeder vorkommendenfalls, dafs er nichts gesehen und gehört habe.

In der Nähe des Justizgebäudes wohnen die U-tsuo, die Gerichtsärzte. Dieselben haben in allen Fällen, wo Körperverletzungen vorgekommen sind, einen gutachtlichen Bericht über die Gefährlichkeit derselben dem Unterpräfekten abzugeben. Die Höhe des von ihnen zu beantragenden Schadenersatzes für die Angehörigen des Verletzten richtet sich nach der Höhe der von den letzteren ihm überreichten Geldsumme. Sofern der Verwundete oder seine Verwandten arm sind, geht der U-tsuo zu den Angreifern. Ein Geldgeschenk ihrerseits bringt ihn zum

Schweigen. Berichte über Erhängte und Ertrunkene erstattet er nicht gern, weil dabei für seine Privatkasse nichts herauskommt.

Die härtesten Strafen stehen auf Beleidigungen, welche Kinder ihren Eltern zufügen. In solchen Fällen, sowie bei vorkommenden Brandstiftungen, Mordthaten und sonstigen schweren Verbrechen eilt der Ankläger zum Justizgebäude und schlägt auf die neben dem Eingangsthor auf einem hölzernen Dreifufs stehende Trommel einmal mit dem Elfenbeinschlägel. Die Thür thut sich sofort auf, und der Tsche-shien nimmt die Klageschrift entgegen.

Die Ehrfurcht gegen die Eltern ist das vornehmste Gesetz. Der Vater hat, so lange er lebt, unumschränkte Gewalt über alle Glieder seiner Familie. Kein Kind darf ohne seine Genehmigung eine Ehe eingehen. Die Ehen werden oft schon Jahre vorher seitens der Eltern des Paares abgeschlossen, ohne dafs die beiden Heirathskandidaten einander kennen. Es werden daher auch häufig Ehescheidungen nothwendig, die bei Zustimmung beider Theile jederzeit zulässig sind. Nach dem Tode des Vaters tritt die Wittwe fast in sämmtliche Rechte desselben ein. Sie verwaltet das Vermögen der Kinder und erhält, selbst wenn sie dabei die letzteren benachtheiligt, vor dem Richterstuhle stets Recht.

Das chinesische Militär steht auf einer sehr niedrigen Stufe. Die Ansichten des Volkes über den Werth der Soldaten bezeichnet ein chinesisches Sprüchwort recht drastisch: »Aus einem ehrbaren Menschen macht man keine Soldaten, aus gutem Eisen keine Nägel«. Die Offiziere müssen zwar auch, wie alle Staatsdiener, eine Prüfung ablegen. In derselben verlangt man indefs fast nur, dafs der Kandidat gut mit dem Bogen umzugehen versteht und grofse Steine schleudern kann. Sonstige Bildung besitzen sie nicht; fast Niemand von ihnen kann lesen. Die Besoldung der Offiziere ist gering. Ein Divisionsgeneral erhält kaum 4000 Mark jährlich. Trotzdem ist die Bezahlung hinreichend, denn im Kriege fällt die ganze Beute an Pferden und Kriegsmaterial den Befehlshabern zu. Friedliche Dörfer werden nicht selten im Interesse der Offiziere geplündert. Jede Belohnung, mit welcher ein Soldat ausgezeichnet wird, mufs von ihm seinem Vorgesetzten mit baarer Münze vergolten werden. Auch bei dem Einkauf des Futters für die Pferde läfst sich mancher Privatvortheil für die kaufenden Kriegsleute erzielen. Ferner machen sich die obersten Befehlshaber dadurch Geld, dafs sie die etatsmäfsige Truppenstärke vermindern und den durch das Budget bewilligten Sold für die in Wirklichkeit nicht eingezogenen Mannschaften in ihrem eigenen Nutzen verwenden. Alle 6 bis 7 Jahre wird eine grofse Heerschau durch den Kian-kiun, den Marschall, abgehalten.

Wenn wir jetzt zur Besprechung der Verkehrsverhältnisse übergehen, so haben wir in erster Linie die älteste Verkehrsanstalt, die chinesische Staatspost anzuführen, deren Ursprung bis in das 3. Jahrhundert v. Chr. zurückreicht. In dem in No. 1 und 2 dieser Blätter, Jahrgang 1878, enthaltenen Aufsatze von Herrn C. Arendt besitzen wir eine so ausführliche Darstellung der Posteinrichtungen der Chinesen, dafs wir nur noch Weniges von dem Wenigen, was uns Bezaure in dieser Hinsicht berichtet, hier hinzuzufügen haben. Die Beförderung der Depeschen zwischen den einzelnen Unterpräfekturen geht ziemlich langsam vor sich, indem die betreffenden Boten zur Zurücklegung des Weges von einer Unterpräfektur zur anderen einen ganzen Tag brauchen und am folgenden die Rückkehr antreten. Dagegen leisten die zwischen den Statthalterschaften und Präfekturen kursirenden Schnellposten Grofsartiges in Bezug auf Schnelligkeit. Diese Kuriere legen täglich im Durchschnitt 400 Ly = 200 km, oft bis zu 600 Ly = 300 km zurück. In besonders dringenden Fällen steigert sich die Leistung bis zu 800 Ly = 400 km für den Tag.*) Die Pferde tragen

*) Vergl. auch Arendt a. a. O. Archiv 1878, Seite 39 und 40.

dann Schellen von gellendem Ton um den Hals, und von dem in gelbes Leintuch eingewickelten Felleisen des Kuriers weht eine grofse Hahnenfeder, damit Jedermann schon von weitem das Herannahen der Schnellpost hören, sehen und ihr ausweichen kann. In den südlichen Provinzen werden die Depeschen mittels Barken befördert, an deren Bord eine kleine dreieckige Fahne weht. Diese Fahrzeuge, deren Ruder mit dem Fufs bewegt werden, durchlaufen täglich 400 Ly = 200 km. Die Handelsdschonken müssen sie ungehindert passiren lassen. Beraubungen der Staatsposten sind äufserst selten.

Eine staatlich eingerichtete Post zur Benutzung für den Privatmann besteht in China bekanntlich nicht. In früheren Zeiten gab es eine von Geschäftsleuten und ämterlosen Mandarinen begründete Gesellschaft, Ty-tam-kuan, welche die Beförderung von Privatbriefen übernommen hatte. Dieselbe hat sich später aufgelöst und ist dann durch eine noch heute existirende Genossenschaft, Tsai-kui (wörtlich »Kurierhaus«) ersetzt worden. Da die Taxen der letzteren indefs sehr hoch sind, so genügt sie nicht dem öffentlichen Bedürfnisse. Um so freudiger ist es zu begrüfsen, dafs in jüngster Zeit ernstliche Schritte gethan worden sind, um dem chinesischen Volke den Segen einer geordneten und über das ganze Reich sich ausdehnenden Posteinrichtung baldmöglichst zu Theil werden zu lassen. Nach erfolgter Genehmigung der Regierung hat sich eine Vereinigung von Privatleuten gebildet, welche das zur Einrichtung der Postanstalten erforderliche Kapital durch Subskription aufbringen wird. *)

China hatte früher eine Art optische Telegraphie, Tuen-t'ai genannt. In gewissen Zwischenräumen waren auf 6 Quadratfufs Grundfläche 20 Fufs hohe Wachthäuser errichtet. Von diesen Gebäuden aus wurden Feuerzeichen gegeben. Die Flammen loderten aus hohen, kegelförmigen Oefen heraus. Diese Art der Gedankenmittheilung hat man indefs schon längst aufgegeben.

Von der ehemaligen Existenz der Tuen-t'ai zeugen noch die Trümmer der Wachthäuser, die man in grofser Anzahl an der von Pe-king nach Ngan-king führenden Kaiserstrafse antrifft.

Die elektrische Telegraphie hat bis jetzt fast gar keinen Eingang in das chinesische Reich gefunden. Dasselbe besitzt nur eine einzige Telegraphenlinie, nämlich zwischen den benachbarten Orten Tian-tsin und Taku am Golf von Pe-tschi-li. Neuesten Zeitungsnachrichten zufolge beabsichtigt aber die Regierung, zunächst in den nördlich vom Jang-tse-kiang belegenen Provinzen ein dichtes Telegraphennetz herzustellen und dasselbe mit der Zeit auf das ganze Reich zu erweitern. **)

Den Eisenbahnen bringen die Chinesen nach wie vor die gröfste Abneigung entgegen.***) Die erste Eisenbahn, welche auf der 8,5 km langen Strecke von Shang-hai nach Kan-wang im Jahre 1876 eröffnet wurde, hat wegen der Vorurtheile des Volkes den Verkehr wieder einstellen müssen.

Der Verkehr innerhalb grofser Städte wird durch eine Art Fiaker vermittelt, worunter man sich indefs keine durch Zugthiere fortbewegte Wagen denken darf, vielmehr Schubkarren mit einem Rade. Zu beiden Seiten des letzteren ist ein Sitzbrett angebracht. Wenn nur eine Person die Karre benutzt, dient das zweite Sitzbrett zur Niederlegung des Gepäcks. Der Fiaker wird von einem Chinesen geschoben. Eine Haupteigenthümlichkeit dieses Fuhrwerks ist das für europäische Ohren höchst widerwärtige Knarren und Schreien des Rades, was mit Absicht von den Karrenführern erzeugt wird.

Der Hauptverkehr der Chinesen innerhalb des Landes bewegt sich auf den Wasserstrafsen. Die bedeutendste Verkehrsader ist der 5200 km

*) Vgl. den Aufsatz: »Gründung eines öffentlichen Postwesens in China« von Runk in *L'Union Postale* 1879, Seite 77 und ff.

**) Vgl. Deutsche Verkehrszeitung 1880, No. 29.

***) Vgl. den Artikel: »Wie man in China über Eisenbahnen denkt«, im Archiv 1875, Seite 72 u. ff.

lange Jang-tse-kiang oder der blaue Flufs. In seinem oberen Laufe ist er so reich an Klippen und Stromschnellen, dafs er dort nur von den kleinen Dschonken ausschliefslich am Tage befahren werden kann. Erst von Han-keu ab wird der Strom für europäische Schiffe fahrbar. Zwischen letzterem Orte und Shang-hai kursiren prächtige Dampfer, wahre Paläste. Sie gehören theils den fremdländischen Handelshäusern Butterfield & Swire bz. Russel & Co., theils der *China Merchants' Steam Navigation Company*, einer grofsen chinesischen Schifffahrtsgesellschaft, welche dem Vizekönig von Pe-tschi-li, Ly-hong-tschang, ihre Gründung verdankt. Wiewohl die Regierung letztere Genossenschaft unterstützt, wird sie indefs die Konkurrenz, welche sie gegenwärtig den genannten Firmen macht, bald aufgeben müssen, da fast ihre sämmtlichen Schiffe mit 10 pCt. hypothekarisch belastet und Gelder in China schwer aufzutreiben sind.

Die Stromschnellen des Jang-tse sind ein grofses Verkehrshindernifs, da sie die Kommunikation mit der so überaus fruchtbaren und industriereichen Provinz Se-tschuan hemmen. Die Hauptstadt derselben, Tscheng-tu mit 800 000 Einwohnern, ist nach Bezaure's Ansicht die schönste Stadt in China. In der Umgegend wird sehr viel Reis, Getreide und Hanf gebaut, auch die Seidenindustrie in grofsem Mafsstabe betrieben. Nächst der Hauptstadt ist Kia-ting ein sehr wichtiger Ort der Provinz. Derselbe bildet den Mittelpunkt des Handels mit weifsem Wachs, welches von Bäumen gesammelt wird, sowie den Absatzort für eine vorzügliche weifse Seide. Auch wird von hier aus rother Zucker, Hung-t'an, in den Handel gebracht. Tschon-king am Jang-tse, ebenfalls zu Se-tschuan gehörig, hat einen sehr bedeutenden Hafen. Die Seidenraupenzucht und die Weberei bilden die hervorragendsten Beschäftigungen der Stadt und Umgegend. Die hier und überhaupt in Se-tschuan fabrizirte Seide wird höher als die der Provinz Tsche-kiang geschätzt. Als Spezialität geht aus den dortigen Webereien ein ausgezeichneter, fleischfarbener Krepp hervor. Die Webstühle, fast ebenso wie die europäischen beschaffen, werden mit dem Fufs bewegt. Von dem Bisamthier, welches in grofsen Rudeln in den nahegelegenen Bergen angetroffen wird, gewinnen die Bewohner den Moschus. Die jährlich ausgeführte Menge desselben stellt einen Werth von 340 000 Mark dar. Ferner gelangen noch Rhabarber, weifses Wachs und verschiedene Oele von Tschon-king in den Handel. Aufser den genannten Produkten besitzt Se-tschuan grofsen Reichthum in seinen mächtigen Steinkohlenlagern und Eisenbergwerken. Auch die Opiumkultur ist dort sehr ausgebreitet.

Oestlich an Se-tschuan grenzt die Provinz Hu-pe. Auch hier begegnen wir bedeutenden Handelsplätzen am Jang-tse; zuerst I-tschang mit grofsem Hafen, welcher seit 1877 den Europäern geöffnet ist. Thee, Kupfer, Zucker und weifses Wachs sind die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel. Europäische Handelsschiffe sind wegen der Gefährlichkeit des Stromes noch nicht bis I-tschang vorgedrungen; dagegen haben schon einige europäische Kriegsschiffe diesen Hafen erreicht. Weiter stromabwärts liegt das berühmte Handelsemporium Han-keu. In Bezug auf den Theehandel ist es der wichtigste Ort Chinas. Zur Zeit der Theeernte, welche 2 bis 3 Monate dauert, werden hier für etwa 50 Millionen Mark Geschäfte abgeschlossen. Von Europäern haben vorzugsweise die Russen hier grofse Niederlassungen. Der Thee wird am Orte gekauft und mit Abfällen und Sorten geringerer Güte vermischt. Auf diese Weise entsteht der sogenannte Ziegelthee, welcher namentlich in Rufsland bei den gewöhnlichen Leuten und Soldaten Absatz findet. Durch Vermengung der Theesorte von Han-keu mit derjenigen von Fu-tscheu erhält man eine vorzügliche Mischung, die als »Karawanenthee« direct nach Odessa und London verhandelt wird. Han-keu hat eine für den Verkehr besonders günstige Lage, da bei diesem Orte der bedeutende Flufs Han, von Nordwesten kommend, in den Jang-tse einmündet.

Ehe der blaue Flufs in das Meer sich

ergiefst, ist er bekanntlich durch eine grofse Wasserstrafse, den Kaiserkanal, mit dem nördlichen Riesenstrom Hoang-ho verbunden. Der 1850 km lange Kanal hat in der neuen Zeit seine frühere Bedeutung vollständig verloren. Er ist jetzt nur noch als Abzugsgraben zu bezeichnen, welcher den zur Zeit des Hochwassers im Jang-tse vorhandenen Ueberflufs an Wasser aufnimmt und auf diese Weise Ueberschwemmungen in seiner Nähe verhindert. Früher wurden auf dieser Wasserstrafse in etwa 3000 Dschonken alljährlich die Tribute der südlichen Provinzen an Reis und Hirse an die kaiserlichen Speicher in Pe-king befördert. Als aber einmal diese Lieferungen ausblieben und die zwangsweise Beitreibung derselben mit Schwierigkeiten verbunden war, hat die Regierung die Benutzung des Kanals aufgegeben. Seitdem ist er versumpft und zur Schifffahrt unbrauchbar, und weder die Regierung, noch Privatleute entschliefsen sich dazu, ihn reinigen und ausgraben zu lassen, wiewohl die Vortheile, welche diese Verbindungsstrafse dem Lande wieder bringen würde, auf der Hand liegen. Die jetzt so häufige Hungersnoth in den Provinzen Petschi-li und Schan-tung würde nicht mehr eintreten können, wenn man auf dem Kanal aus dem reichen Süden des Reiches Getreidevorräthe den armen Provinzen des Nordens zuführen könnte. Auch würde dann das innere China dem Weltverkehr erschlossen werden können.

In Folge der Verträge Chinas mit den europäischen Staaten hat sich der auswärtige Seehandel zu einer aufserordentlichen Höhe entwickelt. Die Seezölle, welche in den dem europäischen Verkehr eröffneten Häfen erhoben werden, bilden eine der Haupteinnahmen des Reiches. Ob die Regierung desselben mit der Zeit sich dazu entschliefsen wird, durch Verbesserung der Verkehrsmittel auch die übrigen Landestheile in das Welthandelsnetz einzufügen? Es ist dies der Wunsch der ganzen civilisirten Welt, doch liegt seine Erfüllung vorläufig noch in weiter Ferne.

## 99. Ed. Whymper's Besteigung des Antisana.

Den »Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin« entnehmen wir die nachstehende Uebersetzung eines von dem berühmten Bergsteiger Ed. Whymper an den englischen Minister-Residenten in Quito gerichteten Briefes.

Quito, 14. März 1880.

»Nach Quito zurückgekehrt, habe ich die Ehre, Sie zu benachrichtigen, dafs wir den Zweck unserer letzten Exkursion, d. h. dafs wir den Gipfel des Antisana erreicht haben; auch kann ich beifügen, dafs Zweifel, ob meine Ersteigung die erste, für mich nicht mehr bestehen können. Diese Besteigung ist die schwierigste von allen, welche wir bisher in Ekuador ausgeführt haben. Sie verlangt grofse Kenntnisse und viel Geschicklichkeit in der Kunst des Bergsteigens, und ich kann wohl behaupten, dafs ohne solche die Besteigung unausführbar ist. Ich bin fest überzeugt, dafs kein Mensch vor mir den Gipfel des Antisana betreten hat.

Am 4. März verliefsen wir Quito (2850 m), gelangten jedoch, des schlechten Wetters wegen, nur bis zur Hacienda del Colegio in Chillo. Am folgenden Tage setzten wir bei andauerndem schlechten Wetter unsere Reise bis zur Hacienda Antisanilla (3797 m) fort, so dafs wir erst am 6. die Hacienda Antisana (4075 m) erreichten.

Dank der durch Ihre gütige Vermittelung uns gewordenen Empfeh-

lungen fanden wir hier die freundlichste Aufnahme, und der Besitzer gewährte mir dieselbe Gastfreundschaft, welche er und seine Vorgänger früheren Reisenden zu Theil werden liefsen.

Kaum brauche ich es zu sagen, dafs diese Hacienda berühmt ist als der höchste bewohnte Ort Ekuadors, ja, früher hielt man sie sogar für den höchsten bewohnten Ort der Erde. Die Lage ist kalt, ohne allen Schutz und scheint den schlimmsten Unwettern ausgesetzt. Nur selten während unseres Aufenthalts sahen wir die Sonne, und die Bewohner versicherten uns, dafs klare Tage nur selten vorkommen. Das stimmt mit dem Bericht, welchen Boussingault im vergangenen Jahre in den »*Comptes Rendus*« veröffentlicht hat, nach welchem von 365 Beobachtungstagen 130 nebelig, 122 regnerisch, 48 mit Schnee oder Hagel und nur 34 klar und sonnig waren.

Sieht man auch klar und deutlich von der Hacienda aus den Berg vor sich, so ist er in Wirklichkeit doch noch weit entfernt. Zwei Stunden Reitens brachte uns an den Fufs des Gipfelberges (7. März). Hier blieben die Pferde zurück, und um 6 Uhr 30 Minuten begannen wir die Besteigung. Ermüdend würde es sein, wollte ich alle Erlebnisse dieses Tages anführen, es möge deshalb genügen zu wissen, dafs wir Anfangs rasch und mit Leichtigkeit emporstiegen, so dafs wir um 10 Uhr 30 Minuten bereits die grofse Höhe von 18000 Fufs erreicht hatten. Schon vorher traten wir in die Region der Wolken, und jetzt waren wir völlig verirrt. Mehr als 2 Stunden kämpften wir gegen dies Mifsgeschick, aber es gelang uns nicht, einen Weg zwischen den ungeheuren Spalten zu finden, welche an den oberen Gehängen des Berges die Eismassen durchziehen, und so mufsten wir schliefslich die Rückkehr antreten. Mit Sonnenuntergang trafen wir wieder in der Hacienda ein.

Während wir im dichten Nebel verirrt umherkletterten, sah ich mich genöthigt, für einige Zeit die sonst wohl geschützten Augen aufzudecken, in Folge dessen wurde ich, nach einer in heftigen Schmerzen verbrachten Nacht, am folgenden Tage völlig blind. Dank der gütigen Hülfe des Herrn Verity, erholte ich mich rascher, als ich hoffen konnte, und bereits am 9. schlugen wir unser Lager an einem etwa 1800 Fufs über der Hacienda gelegenen Punkte auf.

Am 10. mit dem Morgengrauen brach ich in Begleitung der beiden Carrel's abermals auf, um eine neue Besteigung zu versuchen. Wir schlugen dabei denselben Weg ein wie am ersten Tage; bis zur Höhe von ungefähr 17,300 Fufs konnten wir rasch emporsteigen, wobei wir etwa 1200 Fufs in der Stunde an Höhe gewannen. Erst in dieser Höhe beginnen die eigentlichen Schwierigkeiten. Die Spalten des Gletschers (für welchen ich den Namen des ausgezeichneten Reisenden Boussingault vorschlage) sind aufsergewöhnlich tief und breit. An keinem anderen Berge habe ich Aehnliches gesehen. Auch diesmal gelang es uns nicht, sogleich einen Weg nach dem Gipfel zu finden, und abermals mufsten wir zurückkehren, unsere Arbeit von Neuem beginnen. Der schwierigste und gefährlichste Punkt findet sich in etwa 17800 Fufs Höhe, denn hier hatten wir eine breite, über 150 Fufs tiefe Spalte auf einer etwa 60 Fufs breiten Schneebrücke zu überschreiten. Diese Brücke kann heute schon eingestürzt sein, sie kann aber auch noch monatelang erhalten bleiben. Es war der einzig mögliche Weg nach dem Gipfel, somit waren wir gezwungen, denselben einzuschlagen.

Von hier ab gestaltete sich das Unternehmen weniger schwierig. Bald darauf gelangten wir an die Hauptspitze des Gipfels und hätten von hier die unbekannten Regionen des Napo übersehen müssen, welche für die Zukunft von so hohem Werthe für Ekuador zu werden versprechen. Aber hier, wie überall, wurde ich bitter enttäuscht; kein freier Blick war mir vergönnt. Während des Tages scheinen fortwährend Nebel den Gipfel des Antisana zu umlagern, und gelingt es nicht einem glücklichen Besteiger, die Nacht auf dem Gipfel zu verbringen, so wird wohl nie ein Mensch die Regionen des

Napo überblicken. Von diesem Aussichtspunkte (?) folgten wir langsam einem immer schmaler werdenden Grat (*angulo*, Winkel? Ecke?), rings umgeben von Nebel, ohne bestimmt zu wissen, ob wir auch den richtigen Weg verfolgten; doch blieb stets der Gipfel vor uns, und nur hier und da änderten wir in etwas die Richtung, wenn die Natur des unter unseren Schritten nachgebenden Schnees uns dazu zwang.

Oestlich, dann nördlich und schliefslich westlich uns wendend erklommen wir allmählich den höchsten Gipfelpunkt. Endlich bemerkten wir, dafs der sich lösende Schnee gleichmäfsig nach allen Richtungen abfiel, und obgleich der Nebel nicht gestattete, auf mehr als 50 Fufs Entfernung unsere Umgebung zu überblicken, erkannten wir doch, dafs wir den höchsten Zacken des Gipfels erreicht hatten. Am 10. März 1880 stellten wir hier unser Barometer, wenige Meilen vom Aequator entfernt, auf. Um 10 Uhr 20 Minuten zeigt das Barometer 15,164 Zoll bei einer Temperatur von 53,8° F., um 11 Uhr 20 Minuten zeigt dasselbe 15,192 bei 56° F. Das Mittel aus der Ablesung von vier Kochthermometern ergab 180,25° F. bei 47,5° F. Lufttemperatur. Wage ich auch nicht, aus diesen Beobachtungen die genaue Höhe abzuleiten, ohne vorher die korrespondirenden Beobachtungen in Guayaquil und Quito zu Rathe gezogen zu haben, so können Sie doch selbst leicht die annähernde Höhe des Antisana berechnen.

Auffallend waren die Temperaturwechsel, welche auf diesem Gipfel sich bemerkbar machten. Das Thermometer Fahrenheit schwankte zwischen 45 und 60°. Dabei herrschte völlige Windstille, kein Luftzug war bemerkbar, die Sonne war stets durch den Nebel verhüllt, und die Thermometer wurden gewissenhaft im Schatten gehalten. Ich benutzte drei verschiedene Instrumente und alle drei zeigten die gleichen Schwankungen. Oft schwankte die Temperatur in 5 Minuten um eben so viele Grade. Bei diesen Beobachtungen erinnerte ich mich Ihrer Bemerkung, dafs möglicherweise ein grofser Krater auf dem Gipfel des Antisana sich finden könnte, und liefs es mir angelegen sein, zu erforschen, ob der Berg gegenwärtig ein erloschener oder noch thätiger Vulkan sei. Ich will hier bemerken, dafs bei unserer Wanderung am 7. März, als wir uns im Nebel verirrt hatten, zu verschiedenen Malen stark schweflige Dämpfe bemerkbar wurden, und dafs wir am 10. März die gleiche Beobachtung ungefähr in derselben Höhe machten. Auf dem Gipfel jedoch konnten wir nichts dergleichen beobachten. Beim Absteigen suchte ich die Ursache der raschen Temperaturwechsel zu ergründen und stieg deshalb zweimal nach Einschartungen im höchsten Kamme empor, von welchen aus ich hoffen konnte, den gegenüberliegenden Abhang übersehen zu können. Bei der ersten Scharte überzeugten wir uns, dafs das Gebirge in seinen obersten Theilen keinen steilen Abhang gegen den Napo zu besitzt, dafs im Gegentheil, ehe die raschen Abhänge beginnen, eine weite Schneefläche sich ausdehnt. Bei der zweiten Scharte hatten wir einen etwa 1 200 Fufs hohen Abhang von etwa 50° Neigung vor uns. Ist der Krater, von welchem Sie mir sprachen, vorhanden, so mufs er hier liegen. Aber von neuem sah ich mich enttäuscht, denn auch hier waren wir ringsum in Nebel gehüllt, und kann ich nicht sagen, ob wir den fraglichen Krater gesehen haben, oder nicht. Nicht lange konnten wir uns hier aufhalten und mufsten uns entfernen, ein unergründliches Geheimnifs zurücklassend. Rasch abwärts steigend erreichten wir mit Einbruch der Dunkelheit die Hacienda.

Am 11. März verliefsen wir die Hacienda del Antisana und trafen hier am 13. März Abends um 11 Uhr 30 Minuten ein, nachdem wir noch die Besitzungen des Herrn Aguirre in Chillo besucht hatten, woselbst uns von dem Chef der Familie die allen Reisenden gespendete zuvorkommendste Aufnahme zu Theil wurde. Hier, wie überall, scheinen mir zum Aufblühen des Landes nur die nöthigen Kommunikationswege zu fehlen, deren Beschaffung der Nation unberechenbaren Gewinn bringen würde.

Zum Schlusse will ich noch bei-

fügen, dafs der Antisana nicht, wie bisher angenommen, einen langgestreckten Kamm bildet. Das Gebirge ist vielmehr in zwei Gipfelmassen gesondert, doch läfst sich dies erst erkennen, wenn bereits eine grofse Höhe erreicht ist. Die beiden Gipfel bestehen aus vier Hauptzacken, von welchen die beiden höchsten sehr viel höher sind, als die anderen. Der höchste von allen, der wirkliche Gipfel, zeigt sich deutlich höher, als der nächstfolgende, obgleich auch dieser schon 18000 Fufs übersteigt.

Es ist Ihnen bekannt, welch' hohe Meinung ich stets von meinem Führer Jean Antoine Carrel hegte. Die Besteigung des Antisana hat dieselbe noch erhöht. Ein Quecksilberbarometer vom Meeresniveau bis über 18000 Fufs Höhe zu tragen, ist an und für sich keine Kleinigkeit; aber dies wiederholte Male auszuführen, neben den Anstrengungen, welche so mühevolle Bergbesteigungen erfordern, ist eine Leistung, wie solche bisher nie dagewesen und wie sie auch nicht wieder ausgeführt werden kann, wenn sich nicht Männer finden, welche bereit sind, ihr Leben den Interessen der Wissenschaft zu opfern. Ich glaube, dafs solche Opferwilligkeit hier im Lande wenig Anerkennung finden wird, aber ich zweifle keinen Augenblick, dafs bei unserer Rückkehr nach Europa der Mann, welcher ein Quecksilberbarometer auf die höchsten bisher erstiegenen Gipfel Amerikas getragen und dabei die mühevollste Arbeit geleistet hat, welche noch Bergsteigern zu Theil wurde, die Belohnung empfangen wird, welche seinem Verdienste gebührt.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Das Wachsthum New-Yorks, der gröfsten Stadt der neuen Welt, ergiebt sich aus folgender Tabelle der Einwohnerzahlen:

| Jahr: | Einwohner: |
|---|---|
| 1731 . . . | 4 622 |
| 1788 . . . | 23 614 |
| 1791 . . . | 33 331 |
| 1845 . . . | 371 223 |
| 1850 . . . | 515 547 |
| 1855 . . . | 629 810 |
| 1860 . . . | 813 669 |
| 1865 . . . | 726 386 |
| 1870 . . . | 942 292 |
| 1875 . . . | 1 041 886 |
| 1880 . . . | 1 209 561. |

Der einzige Rückgang erfolgte demnach während des Bürgerkrieges. Der Werth des Grundes und Bodens in New-York ist natürlich im Verhältnifs eben so sehr gestiegen. Zum Beweis hierfür mag angeführt werden, dafs ein Grundstück, welches unter dem Namen »*Fife mile farm*« im Jahre 1832 auf 40000 Dollars geschätzt und von dem Sohne des Besitzers mit der Bedingung geerbt wurde, es nicht zu verkaufen, gegenwärtig einen Werth von 12 Millionen Dollars hat. — Als Kuriosum verdient noch erwähnt zu werden, dafs, als im Jahre 1614 die Holländer die Manhattan-Insel, auf welcher jetzt New-York, das damalige Neu-Amsterdam steht, dem dortigen Indianerstamme abkauften, der Kaufpreis für das Eiland, dessen jetziger Werth wohl kaum zu berechnen ist, aus folgenden Gegenständen bestand: 10 Hemden, 30 Paar Strümpfen, 10 Gewehren, 30 Pfund Pulver, 300 Kugeln, 30 Beilen, 30 Kesseln und einer kupfernen Bratpfanne, und beide Parteien, so besagt die holländische Chronik, glaubten dabei einen guten Handel gemacht zu haben.

(Ausland.)

**Telegrammverkehr während des Kölner Domfestes.** Wie vorauszusehen war, ist während der denkwürdigen beiden Festtage vom 15. und 16. Oktober d. J. die Leistungsfähigkeit des Telegraphen in aufsergewöhnlich hohem Mafse in Anspruch genommen worden. Von dem Umfange des in jenen Tagen zu bewältigen gewesenen telegraphischen Verkehrs wird unseren Lesern die nachfolgende, einem Berichte der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Köln entnommene Zusammenstellung der am 15. und 16. Oktober in Köln zur Auflieferung bz. zur Bestellung gelangten Telegramme ein ungefähres Bild geben.

| Datum. | Es wurden aufgeliefert | Im Ganzen Telegramme Stück. | Gesammt-Wortzahl derselben. | Darunter waren Zeitungs-Telegramme Stück. | Wortzahl der letzteren. | Angekommene und bestellte Telegramme Stück. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15. Oktbr. | Bei dem Telegraphen-Amte I. in Köln . . | 985 | 55 210 | 135 | 42 460 | 1 008 |
| | Bei den übrigen Telegramm-Annahmestellen in Köln . . . . . | 323 | 5 927 | 18 | 1 292 | — |
| | Zusammen am 15. Oktbr. | 1 308 | 61 137 | 153 | 43 752 | 1 008 |
| 16. Oktbr. | Bei dem Telegraphen-Amte I. in Köln . . | 961 | 45 328 | 69 | 32 083 | 691 |
| | Bei den übrigen Telegramm-Annahmestellen in Köln . . . . . | 394 | 6 222 | 8 | 412 | — |
| | Zusammen am 16. Oktbr. | 1 355 | 51 550 | 77 | 32 495 | 691 |
| | Dazu die Summe vom 15. Oktober . . . . . | 1 308 | 61 137 | 153 | 43 752 | 1 008 |
| | Mithin am 15. u. 16. Oktober zusammen . . | 2 663 | 112 687 | 230 | 76 247 | 1 699. |

Die in der vorstehenden Zusammenstellung aufgeführten Zeitungs-Telegramme vertheilen sich auf folgende Adressen:

1. Börsen-Courier in Berlin.
2. Tageblatt in Berlin.
3. National-Zeitung in Berlin.
4. Wolff's Bureau in Berlin.
5. Norddeutsche Allgemeine Zeitung in Berlin.
6. Vossische Zeitung in Berlin.
7. Times in Berlin.
8. Post in Berlin.
9. Mosse in Berlin.
10. Staatsanzeiger in Berlin.
11. Tribüne in Berlin.
12. Magdeburger Zeitung in Magdeburg.
13. Börsenhalle in Hamburg.
14. Elsafs-Lothringer Zeitung in Strafsburg i. Els.
15. Hannoverscher Courier in Hannover.
16. Rheinischer Courier in Wiesbaden.
17. Elberfelder Zeitung in Elberfeld.
18. Düsseldorfer Zeitung in Düsseldorf.

19. Wormser Zeitung in Worms.
20. Frankfurter Zeitung in Frankfurt a. Main.
21. Frankfurter Nachrichten in Frankfurt a. Main.
22. Landesnachrichten in Schwerin.
23. Stargarder Zeitung in Stargard i. Pommern.
24. Schlesische Zeitung in Breslau.
25. Staatsanzeiger in Stuttgart.
26. Presse in Wien.
27. Neue freie Presse in Wien.
28. Allgemeine Zeitung in Wien.
29. Deutsche Zeitung in Wien.
30. Reuter in London.
31. Daily News in London.
32. Daily Telegraph in London.
33. Standard in London.
34. Bennete in Paris.
35. Havas in Paris.
36. Figaro in Paris.
37. Gaulois in Paris.
38. Indépendance in Brüssel.
39. Provincial Courant in Groningen.
40. Grenzpost in Basel.
41. Diritto in Rom.

Die längsten beiden Zeitungs-Telegramme waren an die Magdeburger Zeitung gerichtet; das eine derselben (vom 15. Oktober) umfafste 7530, das andere (vom 16. Oktober) 6553 Worte.

Die Abwickelung dieses enormen Verkehrs, welcher sich überdies zum grofsen Theile auf nur wenige Nachmittagsstunden zusammendrängte, ist — Dank den von Seiten der Deutschen Reichs-Telegraphen-Verwaltung rechtzeitig getroffenen Vorkehrungen — durchweg glatt und ohne jegliche Störung der zur Uebermittelung benutzten Leitungen von Statten gegangen. Die oft mehrere Spalten langen Berichte konnten in vielen Fällen noch in den Abendnummern der betreffenden Zeitungen zur Veröffentlichung gelangen.

---

Przewalski's Entdeckungsreisen in Central-Asien. Von dem russischen Oberst Przewalski, dessen Expedition wir zuletzt in No. 21 des Archivs für 1879 Erwähnung gethan haben, liegt endlich wieder Nachricht vor. Er schreibt aus Troizkossawsk vom 8. März: »Den Juli des verflossenen Jahres verbrachten wir im Gebirge von Nan-Schan und gingen dann über Schaidasch nach Tibet. Ein Mongole, den wir als Führer hatten, führte uns absichtlich unweit des Blauen Flusses irre und in das Gebirge, das schwer zu passiren ist. Wir jagten ihn fort und suchten selbst den Weg zu finden. Beim Passiren des Gebirgszuges Tanla (16000 Fufs) wurden wir von nomadisirenden Tanguten überfallen. Unsere schnellfeuernden Bordan-Gewehre retteten uns: vier der Räuber wurden getödtet, einige verwundet, die übrigen in die Flucht geschlagen. Am südlichen Fufs des Tanla-Gebirges verlegten uns tibetanische Truppen den Weg. Wir schickten einen Boten nach Lhassa. Von dort traf ein Gesandter des Dalai-Lama mit sieben Beamten ein, die uns erklärten, es sei der Wille des tibetanischen Volkes, keinen Russen in ihr Land zu lassen. Wir wiesen unsere Papiere auf. In Tibet ist man allgemein der Ansicht, wir wollten den Dalai-Lama stehlen. Alle meine Versicherungen, Bitten und Drohungen blieben erfolglos. Ich mufste in einer Entfernung von nur 250 Werst von Lhassa umkehren. Der Rückweg durch den nördlichen Theil von Tibet, in einer absoluten Höhe von 14 000 bis 16 000 Fufs, war sehr beschwerlich. Alles ging aber gut ab, und wir sind sämmtlich gesund. Gegenwärtig befinde ich mich in der Stadt Simin. Mit Mühe habe ich mir von den Chinesen die Erlaubnifs ausgewirkt, den oberen Lauf des Gelben Flusses besuchen zu können, wo ich den Frühling, vielleicht auch einen Theil des Sommers verbringen will. Im August reise ich über Alaschan-Urga nach Kiachta. Die wissenschaftlichen Forschungen auf der Reise von 4300 Werst sind vollkommen befriedigend ausgefallen.«

(Gäa.)

---

Fernsprechversuche auf dem Kabel Brest-Penzance. Wie die Zeitschrift »*La Lumière électrique*« mittheilt, sind vor Kurzem auf dem der französischen Kabelgesellschaft Paris-New-York gehörigen unterseeischen Kabel zwischen Brest und Penzance (an der Südwestspitze Englands) Fernsprechversuche mit einem von Dr. Herz konstruirten Apparate angestellt worden, deren Ergebnifs ein durchaus befriedigendes gewesen sein soll. Zunächst wurden auf beiden Seiten der etwa 300 km langen Leitung nach den bekannten Systemen von Bell, Phelps, Gower und Edison hergestellte Fernsprecher eingeschaltet; es zeigte sich indefs, dafs mittels der erwähnten Apparatsysteme eine Verständigung nicht zu erzielen war. Dagegen gelang es mit Hülfe des von Dr. Herz angegebenen Apparates in beiden Richtungen die menschliche Sprache mit vollkommener Deutlichkeit zu übermitteln.

Leider fehlen in der bezüglichen Mittheilung über die Konstruktion des bei jenen Versuchen benutzten Apparates nähere Angaben; namentlich ist nicht ersichtlich, ob Magnet-Induktionsströme oder Batterieströme zur Lautübermittelung verwendet worden sind. Jedenfalls dürfte, sofern das Gelingen der Versuche sich bestätigen sollte, hiermit ein weiterer wichtiger Fortschritt auf dem Gebiete des Fernsprechwesens zu verzeichnen sein.

---

Flaschenpost. Durch Vermittlung des deutschen Konsulats zu Bahia und des Seemannsamtes zu Bremerhaven ist der Seewarte ein Flaschenpostzettel zugegangen, welcher von der deutschen Bark »Niagara«, Kapitain J. Kuhlmann, auf der Reise von Hamburg nach Hongkong am 18. April 1880 auf 15° 27′ S.-Br. und 34° 16′ W.-Lg. über Bord geworfen und gegen Ende Juli d. J an der brasilianischen Küste (Barra de Carvalhos nahe bei Taparoá) auf 13° 52′ S.-Br. und 39° 0′ W.-Lg. aufgefunden wurde. Der Zettel meldet: »An Bord Alles wohl.« Unter der bekannten Voraussetzung hat die Flasche in etwa 100 Tagen 290 Seemeilen zurückgelegt.

(Annalen der Hydrogr. und Marit. Meteorologie.)

---

Die Post in Montenegro. Ueber die Art, wie in den schwer zugänglichen Gebirgsdistrikten Montenegros die Postsendungen befördert werden, erzählt ein Korrespondent der »Times« Folgendes. Der Weg von Cettinje nach Cattaro windet sich gröfstentheils zwischen kolossalen Blöcken oder zackigen Nadeln von Kalkstein hindurch, gelegentlich führt er auch in kleine Thäler hinein, wo vereinzelte schwache Versuche von Ackerwirthschaft sichtbar werden, meistens Flecke kaum von der Gröfse eines Morgens, mit Mais, Kartoffeln und Bohnen bestellt. In dieser wilden, von Menschen verlassenen Gegend sah ich in meilenweiter Entfernung von einem bewohnten Orte ein kleines menschliches Wesen vor mir hergehen. Plötzlich hielt dasselbe an und begann in der kläglichsten Weise zu jammern und zu weinen. Ich beeilte mich näher zu kommen, um die Ursache dieser Klagen zu erforschen, und fand ein kaum zehnjähriges Mädchen, welches mir unter den heftigsten Thränen und lebhafter Gestikulation eine lange, mir leider gänzlich unverständlich bleibende Geschichte vortrug, wobei sie beständig in der Richtung nach Cattaro, welches sie Kotow nannte, hinwies. Da die Kleine ein grofses Felleisen über die Schultern hängen hatte und einen zweiten Beutel in der Hand trug, aus welchem sie einige grofse Briefe hervorzog, so dämmerte zuletzt in mir der Gedanke auf, dafs dieses zehnjährige Kind wohl die Post zwischen Cettinje und Cattaro sein und das versiegelte Felleisen neben meinen kostbaren Korrespondenzen auch Werthsendungen, Einschreibbriefe und Gott weifs, was sonst noch, enthalten möchte. Meine Vermuthungen bestätigten sich, als mein montenegrinischer Begleiter mich eingeholt hatte;

dieses winzige Geschöpf sollte in der That mit der ganzen Post von Cettinje am späten Nachmittag seinen Weg durch die öde, gefährliche Bergwildnifs finden. Kein Wunder daher, dafs die arme Kleine, Angesichts der düsteren Schluchten vor ihr, wo es in ihrer Phantasie von Wölfen wimmelte, und eines herannahenden Gewitters am Horizont, in Thränen ausgebrochen war. Als wir ihr versprachen, sie mitzunehmen, war sie leicht getröstet und lachte von ganzem Herzen. Trotz ihrer Jugend war sie aufserordentlich gut zu Fufse und vermochte 17 bis 18 Meilen (engl., etwa 29 km) ohne besondere Zeichen der Ermüdung zurückzulegen; ja sie verschmähte sogar einen Platz auf dem leeren Sattel eines unserer Packpferde und zog es vor, den Rest ihres Weges zu Fufs zu machen. Es ist in der That ein Beweis von der seltenen Ehrlichkeit dieses Volkes, wenn man ein so schwaches, ganz schutzloses Geschöpf zu derartigen Dienstleistungen verwenden kann.

Die Insel Madagaskar. Im Anschlufs an den Aufsatz in No. 3 des Archivs für Post- und Telegraphie »Geschichte und gegenwärtiger Stand unserer geographischen Kenntnifs der Insel Madagaskar« werden die nachstehenden, dem Bericht des britischen Konsuls in Tamatave über den Handel der Ostküste dieser Insel entnommenen Mittheilungen das Interesse unserer Leser erregen. Die eingeborene Bevölkerung von Tamatave, dem Hauptstapelplatz des östlichen Madagaskar, wird auf 5000 Köpfe geschätzt, und die Zahl der Fremden beträgt gegen 250. Die Annäherung an den Hafen und die Einfahrt in denselben ist für Schiffe jeder Gröfse und jedes Tiefganges leicht und bequem, so dafs dieselben zu jeder Jahreszeit einen sicheren Ankerplatz daselbst finden. Die eingeborene Bevölkerung von ganz Madagaskar wird nicht auf mehr als 3 Millionen Seelen geschätzt. Die Reisernte, das Hauptexportprodukt der Ostküste, war im Jahre 1878 sehr ergiebig, und die Verschiffer erzielten hohe Preise dafür auf Mauritius und Réunion. Auch Zuckerrohr wird in grofsem Mafsstabe angepflanzt. Die Eingeborenen fertigen gewöhnliche Matten und Säcke aus Stroh an, sowie Tücher, die *rabaunas* genannt und aus den Blättern der Raphiapalme gewebt werden. Von allen diesen Erzeugnissen werden jährlich bedeutende Massen nach Mauritius verschifft. In den Jahren 1876 und 1877 soll eine tödtliche Pockenepidemie gegen 40 pCt. der eingeborenen Bevölkerung der inneren Bezirke hinweggerafft haben. Ein denkwürdiger Tag in der Geschichte von Madagaskar wird der 20. Juni 1877 bleiben, denn an demselben wurde durch ein Edikt der Königin Ranovalo II. Manjaka die Sklaverei auf der ganzen Insel abgeschafft. Mit Bezug auf obige Angabe der Gesammtbevölkerung verdient erwähnt zu werden, dafs dieselbe 1858 von Ellis auf 4 450 000, 1868 von Oliver auf 5 300 000, 1875 von Mullens auf 2 500 000 und 1880 von Sibree auf 3 ½ bis 4 Millionen Seelen geschätzt wurde. Antananariwo, die Hauptstadt der Insel, hat eine auf 100 000 Köpfe geschätzte Einwohnerzahl. (Ausland.)

Das Photophon. Professor Graham Bell hat ein neues, von ihm »Photophon« genanntes Instrument konstruirt, durch welches Töne mittels des Lichtes auf grofse Entfernungen fortgepflanzt werden können. Dasselbe beruht auf der Eigenthümlichkeit der Metalle, gröfsere oder geringere Leitungsfähigkeit für elektrische Strömungen zu entwickeln, je nachdem das auf dieselben einwirkende Licht von gröfserer oder geringerer Intensität ist. Am empfindlichsten zeigt sich in dieser Beziehung das seltene Metall Selen, welches zunächst für den gedachten Apparat auch einzig und allein verwendbar ist. Das Photophon besteht im Wesentlichen aus einem dünnen Spiegel von sehr flexiblem Material, gegen dessen Rückseite der Experimentirende spricht. Die Schwingungen, in

welche der Spiegel hierdurch versetzt wird, theilen sich den Lichtstrahlen mit, welche auf denselben einfallen bz. von ihm reflektirt werden. An der Stelle, wo die Töne gehört werden sollen, befindet sich ein Hohlspiegel, welcher die von dem Spiegel am Ursprungsorte des Schalles zurückgeworfenen Strahlen aufnimmt, und in dessen Brennpunkt ein sehr empfindliches Selenplättchen angebracht ist. Letzteres steht mit einer elektrischen Batterie und einem gewöhnlichen Fernsprecher derart in Verbindung, dafs die Schwingungen der Lichtstrahlen auf das Metallplättchen des Fernsprechers übertragen und auf diese Weise wieder in Schallwellen umgesetzt werden, welche denjenigen am Ursprungsorte genau entsprechen. Für jetzt ist dies bis auf eine Entfernung von 800 Yards (etwa ebensoviel Meter) gelungen. Es läfst sich annehmen, dafs es gelingen wird, diese Entfernung durch Verbesserungen des Apparates noch beträchtlich zu erweitern; theoretisch aber ist sogar die Möglichkeit gegeben, den Ton, ohne das umständliche Hülfsmittel eines Leitungsdrahtes, auf jede Entfernung zu übertragen, wohin das Licht dringt. Gelingt es, das Instrument noch wesentlich zu vervollkommnen, so würden sich, um nur eine praktische Verwerthung der Erfindung anzudeuten, die wichtigsten Verbesserungen in der Heliographie herbeiführen lassen. Truppenrekognoszirungen z. B. würden mittels des Ballons ausgeführt und sogleich an die geeignete Stelle mitgetheilt werden können, ohne dafs eine Landung des Ballons nöthig wäre.

Professor Bell hat noch ein zweites Instrument, allerdings wohl zunächst von lediglich wissenschaftlichem Interesse, erfunden. Dasselbe besteht aus einer durchlochten Scheibe, die vor einer ebenfalls durchlochten, aber feststehenden Scheibe in schnelle Umdrehungen versetzt wird. Mittels dieser Vorrichtung wird ein Lichtstrahl in äufserst rascher Aufeinanderfolge unterbrochen. Der dadurch erzeugte häufige Wechsel von Licht und Dunkel bringt, wenn ein Photophon den Einwirkungen des intermittirenden Lichtstrahles ausgesetzt wird, in einem in den Stromkreis eingeschalteten Fernsprecher einen musikalischen Ton hervor, obwohl die rotirende Scheibe selbst keinerlei Lautwirkung äufsert. Wenn man sich vorstellt, dafs das siderische Licht auf diese Weise zur Erzeugung von Tönen benutzt werden kann, so dürfte schliefslich die Fabel von der Sphärenmusik noch zur Wahrheit werden.

Die neue Wolgabrücke bei Sysran, z. Z. das längste Brückenbauwerk der Erde, das die Brücke über den Hollands-Diep bei Moerdyk in den Niederlanden noch um 6 m übertrifft, ist kürzlich dem Verkehr übergeben worden. Zwei Uferpfeiler und 11 Stützen im Wasser tragen das fein gegliederte Eisengewebe. Die Gesammtlänge der Träger erreicht die bedeutende Ziffer von 1442 m, von denen je 111 m auf jede Spannweite kommen; mit den Zwischenräumen auf den Pfeilern beträgt dagegen die ganze Brückenlänge 1465 m. Die Brücke ist nur für ein Geleis gebaut, doch hat sie aufserhalb des Gitters von beiden Seiten Stege für Fufsgänger, welche aber leider nur auf hölzernen Querbalken ruhen. Der Bau der Brücke hat im Jahre 1876 begonnen, daher fast 5 Jahre gewährt.

(Deutsche Bauzeitung.)

---

Telegraphie in Neu-Kaledonien. Neueren amtlichen Mittheilungen zufolge beläuft sich die Zahl der Telegraphenanstalten daselbst zur Zeit auf 23; die Gesammtlänge der Telegraphenlinien beträgt 1 300 km.

Druckfehlerberichtigung: Auf Seite 611 mufs in der 26. Zeile der 2. Spalte von oben statt Moie »Mail« gelesen werden.

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 43. Berlin, 22. Oktober 1880.

Pariser Postkonferenz II. — Personalnachrichten. — Handschreiben S. K. H. des Prinzen Heinrich. — Betriebswesen (Angabe des Nachnahmebetrages auf den rothen Beklebezetteln der Nachnahmesendungen). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Zum 25 jährigen Jubiläum der festen Eisenbahnbrücke bei Köln. — Ausland. — Zur Ermordung des Geldbriefträgers Hittmann in Wien. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphendienstes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

**2) Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik.** Herausgegeben von Prof. Dr. Carl Arendts. München, Oktober 1880. III. Jahrgang. 1. Heft.

Die kartographische Darstellung der senkrechten Gliederung der Erdoberfläche. Von Dr. W. Wolkenhauer. — Ethnographische Kuriositäten. Von Dr. Michael Geistbeck. Im Lande der Ruinen. Von Schweiger-Lerchenfeld. — Die ältesten holländischen Seefahrten und ihre Literatur. Von Dr. Philipp Paulitschke. — Skandinavische Streifzüge. Von Prof. L. Palóczy. — Begleitworte zur Karte von Central-Afrika. — Astronomie und physikalische Geographie. — Politische Geographie und Statistik. — Handel. — Bergbau, Industrie und Landwirthschaft. — Verkehrsanstalten. — Berühmte Geographen, Naturforscher und Reisende. — Geographische Nekrologie. Todesfälle. — Akademien, geographische und verwandte Vereine. — Kleine Mittheilungen.

**3) Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. E. Behm. 1880. X.

Ost-Rumelien und seine administrative Eintheilung. Von Hugo Kutschera. — Die japanischen Vertragshäfen in Korea. — Dr. O. Finsch's Pacific-Expedition. — Einige Resultate neuerer meteorologischer und hypsometrischer Beobachtungen im äquatorialen Ost-Afrika. Von Prof. Dr. J. Hann. — Dar-For. Von Oberst A. Mason-Bey. — Desiré Charnay's Expedition nach den Ruinenstätten Central-Amerikas. — Ueber Fjordbildungen an Binnenseen. Nebst allgemeinen Bemerkungen über die Begriffe Fjord und Fjordstrafse und die nordamerikanischen Küstenfjorde. Von Prof. Dr. Fr. Ratzel. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur.

**4) Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, Oktober 1880. 10. Heft.

Vereins-Angelegenheiten: Mitglieder-Verzeichnifs. — Abhandlungen: J. N. Teufelhart, Anwendung bekannter Gegensprech-Schaltungen auf mehrleistende Apparatsysteme. — H. R. Kempe, über das Messen durch empfangene Ströme. — F. Kovačević, Bestimmung des Widerstandes galvanischer Elemente mittels der Wheatstone'schen Brücke. — Peter Stern, Uebertragung zwischen zwei Ruhestrom-Leitungen, sowie zwischen einer Ruhestrom- und einer Arbeitsstrom-Leitung. — W. E. Fein, Neuerungen an Telephonen. — Dr. O. Frölich, die Funkenchronographen von Siemens & Halske. — Ueber die Zündungsarten, welche bei den zu den Aufräumungsarbeiten der Risaer Eisenbahnbrücke erforderlichen Sprengungen im Jahre 1876 verwendet wurden. — Kleine Mittheilungen. — Besprechung von Büchern. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

**5) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Dingler's polytechnisches Journal.** 2. Oktoberheft.

Presse zur Umhüllung von Telegraphenkabeln mit Blei, von E. Berthoud und F. Borel. — Möhring und Baur's dynamo-elektrische Maschine. — Typendrucker von E. B. Welch in Cambridge (Amerika).

**The telegraphic journal.** Vol. VIII. No. 185.

Electric motors. — On the number of electro-static units in the electro-magnetic unit. — An account of experiments in photo-electricity. — On a peculiar behaviour of copper. — Major Macgregor's Ekowe Pocket-heliograph. — Cance's dynamo-electric machine.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

RCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 22.** BERLIN, NOVEMBER. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 100. Die Entwickelung des Post- und Telegraphenwesens in Elsass-Lothringen seit 1870.

#### I. Verwaltung.

Durch Allerhöchste Ordre vom 15. August 1870 wurde bestimmt, dafs die Civil-Postverwaltung in den besetzten Gebietstheilen Frankreichs einem dem General-Postamte des Norddeutschen Bundes untergebenen Kommissarius übertragen werde. Demgemäfs trat am 24. August 1870 zu Nancy eine Deutsche Postadministration unter der oberen Leitung des General-Postamts in Wirksamkeit. Dieselbe hatte die Verkehrsbeziehungen der einzelnen Orte in den besetzten Landestheilen unter einander, sowie mit Deutschland, und über Deutschland mit dem Auslande zu unterhalten, aufserdem aber die Feldpostanstalten in deren wichtigen Obliegenheiten, insbesondere durch Herstellung zweckmäfsiger Postverbindungen, zu unterstützen. Anfangs Oktober 1870 wurde der Sitz der Administration nach Rheims verlegt. Sie hat während ihres Bestehens, bis 25. März 1871, im Ganzen 40 Landespostanstalten, zum gröfsten Theile auf dem aufserhalb des jetzigen Reichslandes belegenen französischen Gebiet, eingerichtet. Daneben ist der Landespostdienst von einer Anzahl von Feldpostrelais mit wahrgenommen worden.

Diesem ersten Schritte zur Wiederherstellung des von den französischen Beamten nicht mehr fortgesetzten Postbetriebes innerhalb des besetzten Gebietes folgte die für das wiedergewonnene Elsafs-Lothringen bedeutungsvolle Allerhöchste Entschliefsung dd. Rheims, 12. September 1870, welche bestimmte, dafs das Postwesen in dem Verwaltungsbereiche des General-Gouvernements Elsafs und Deutsch-Loth-

ringen sogleich endgültig von der Norddeutschen Bundes-Postverwaltung organisirt werde, und dafs zu diesem Behufe zwei Ober-Postdirectionen einzurichten seien, während das Postwesen in den übrigen besetzten französischen Gebietstheilen fernerweit provisorisch, unter Anlehnung an die bestehenden Einrichtungen, verwaltet werden sollte.

Als Sitze der beiden Ober-Postdirectionen waren von vornherein die Städte Strafsburg und Metz in Aussicht genommen. Drei Tage nach der Uebergabe von Strafsburg, am 1. Oktober 1870, begann die Ober-Postdirection für das Elsafs daselbst ihre Wirksamkeit. Die Ober-Postdirection für Deutsch-Lothringen wurde am 6. Oktober 1870 zu Nancy errichtet; ihr Sitz ward am 31. Oktober nach Metz verlegt, nachdem die Uebergabe dieser Festung am 30. Oktober erfolgt war.

Seitens der Telegraphenverwaltung des Norddeutschen Bundes war auf Anordnung des Bundeskanzlers vom 2. September 1870 für die politisch-militairischen Zwecke des General-Gouvernements Elsafs und Deutsch-Lothringen eine Telegraphen-Direction in Nancy zur Einrichtung gelangt, deren Geschäftskreis sich auch noch auf einige Gebietstheile aufserhalb des jetzigen Reichslandes erstreckte. Die unter der Leitung dieser Behörde demnächst in einzelnen Hauptorten eröffneten Stationen wurden nach Verlauf einiger Zeit zwar ermächtigt, Privat-Telegramme von Angehörigen der deutschen Armee und Verwaltung und den sonstigen dienstlich für Kriegs- und Verwaltungszwecke beschäftigten Personen nach der Heimath zu befördern. Die Eröffnung der Stationen für den allgemeinen Privatverkehr, d. i. auch für denjenigen der Landesangehörigen, blieb aber vorläufig ausgeschlossen.

Für Elsafs-Lothringen erfolgte die vollständige Wiedereröffnung des Privat-Telegrammverkehrs vom 20. April 1871 ab, nachdem inzwischen die Telegraphendirection in Nancy aufgelöst und am 1. April 1871 eine ausschliefslich für die Verwaltung des Telegraphenwesens im Reichsland bestimmte, der General-Direction der Telegraphen in Berlin unterstellte Telegraphen-Direction in Strafsburg eingerichtet worden war.

Die Telegraphen-Direction in Strafsburg bestand bis zum Ende des Jahres 1875, um welche Zeit, in Folge der Wiedervereinigung des Telegraphenwesens mit der Postverwaltung unter der oberen Leitung des Reichs-General-Postmeisters, die Wahrnehmung der bezüglichen Geschäfte für das Elsafs auf die Kaiserliche Ober-Postdirection in Strafsburg, und derjenigen für Deutsch-Lothringen auf die Kaiserliche Ober-Postdirection in Metz übergegangen ist.

Der Ober-Postdirectionsbezirk Strafsburg (das Elsafs) umfafst: 8 286,67 qkm mit 1 051 554 Einwohnern (Zählung von 1875), der Ober-Postdirectionsbezirk Metz (Deutsch-Lothringen): 6 221,43 qkm mit 480 250 Einwohnern; hiernach beträgt der durch die Allerhöchste Ordre dd. Rheims, 12. September 1870 für das Norddeutsche bz. jetzige Reichspostgebiet gewonnene Zuwachs: 14 508,10 qkm mit 1 531 804 Einwohnern.

## II. Gesetzgebung etc.

Für die Entwickelung des Postverkehrs in Elsafs-Lothringen waren zunächst die Allerhöchsten Verordnungen dd. Versailles, 28. Oktober 1870 und 28. Dezember 1870 mafsgebend, auf Grund deren das Posttaxwesen im Wesentlichen sofort nach den Grundsätzen der Norddeutschen Postverwaltung geregelt wurde. Die Versendungsbedingungen setzte das vom General-Postamte unterm 22. November 1870 erlassene Reglement über den Postverkehr im Elsafs und in Deutsch-Lothringen fest. Dasselbe erstreckte sich bis zur späteren gesetzlichen Regelung des Gegenstandes auch auf die Bestimmungen der seitens der Postverwaltung zu leistenden Garantie. Diese gesetzliche Neuordnung wurde durch die Allerhöchste Verordnung vom 14. Oktober 1871 angebahnt, welche den auf das Post- und Telegraphenwesen bezüglichen Abschnitt VIII der Reichsverfassung auch in Elsafs-Lothringen zur Einführung brachte und damit für den ganzen Umfang des Reiches, einschliefslich des Reichslandes, die Einheit der Gesetzgebung im Innern und

der Vertretung gegenüber dem Ausland herstellte.

Auf Grund dieser Verfassungsbestimmung wurden nunmehr in Elsafs-Lothringen die unterm 28. Oktober 1871 erlassenen Gesetze über das Postwesen des Deutschen Reichs und über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 1. Januar 1872 ab in Gültigkeit gesetzt. Gleichzeitig trat an Stelle des vorläufigen elsafs-lothringischen Postreglements vom 22. November 1870 das Reichs-Postreglement vom 30. November 1871 im Reichsland in Kraft.

Ferner erhielten Gültigkeit in Elsafs-Lothringen:

1. das Gesetz, betreffend die Portofreiheiten im Gebiete des Norddeutschen Bundes, vom 5. Juni 1869, auf Grund des Gesetzes vom 1. März 1872: vom 1. April 1872 ab;
2. das wegen der Strafbestimmungen zum Schutze der Telegraphenanlagen, des Telegraphenbetriebes und des Telegraphengeheimnisses (§§. 317 bis 320, 355) hier in Betracht kommende Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, auf Grund des Gesetzes vom 30. August 1871, vom 1. Oktober 1871 ab, und
3. das Gesetz, betreffend die Einführung von Telegraphen-Freimarken, vom 16. Mai 1869, durch Gesetz vom 8. Februar 1875.

Alle späteren Gesetze und Verordnungen auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens sind von vornherein auf Elsafs-Lothringen mit erstreckt worden, namentlich also die Posttaxgesetze vom 17. Mai 1873 und 3. November 1874, das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875, die Allerhöchste Verordnung, betreffend die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens, vom 22. Dezember 1875, die Postordnungen vom 18. Dezember 1874 und 8. März 1879, die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 21. Juni 1872, die Verordnung, betreffend Abänderungen und Ergänzungen der Telegraphenordnung, vom 24. Januar 1876, sowie die seit 1871 abgeschlossenen zahlreichen Verträge und Uebereinkommen mit fremden Staaten und Verwaltungen, darunter der Allgemeine Postvereinsvertrag dd. Bern, 9. Oktober 1874, der Weltpostvertrag dd. Paris, 1. Juni 1878, der zu St. Petersburg am 10./22. Juli 1875 abgeschlossene internationale Telegraphenvertrag und die bezügliche Ausführungs-Uebereinkunft dd. London, 28. Juli 1879.

### III. Betriebswesen.

Das bei Uebernahme des Postwesens in Elsafs-Lothringen beobachtete Verfahren: von dem Nothbehelfe einer einstweiligen Wiederaufnahme der von der französischen Verwaltung hinterlassenen Betriebs- etc. Einrichtungen abzusehen, vielmehr, unter Anlehnung an die Organisation der Norddeutschen Bundes-Postverwaltung, von Grund auf Neues zu schaffen, hat sich, wie die nachstehenden Angaben erweisen, vollkommen bewährt.

Bei Ausbruch des Krieges bestanden im Umfange des jetzigen Reichslandes 170 Postanstalten und 42 Telegraphenstationen; gegenwärtig befinden sich in Wirksamkeit: 339 Postanstalten und 286 Telegraphenanstalten. Die Zahl der Postanstalten hat sich also verdoppelt, diejenige der Telegraphenanstalten um fast das Sechsfache vermehrt.

Es bestehen ferner 600 amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen, gegen 114 im Jahre 1872.

Die Zahl der Briefkasten betrug an Orten mit Postanstalt: Ende 1870: 370 Stück, dagegen Ende August 1880: 823 Stück, mithin mehr 453. Davon waren aufgestellt: in der Stadt Strafsburg 54 (gegen 16 im Jahre 1870), in Mülhausen 27 (früher 7), in Colmar 16 (früher 6), in Metz 37 (früher 12). Die Zahl der Landbriefkasten beziffert sich gegenwärtig auf 1 592. Die Gesammtzahl aller Briefkasten in Stadt und Land beträgt 2 415 Stück.

Der Postbetrieb auf Eisenbahnen konnte in der Ausdehnung, wie vor Ausbruch des Krieges, erst im Frühjahr 1871 wieder aufgenommen werden. Die zu Postzwecken nutzbar gemachten Eisenbahnlinien umfafsten im Jahre 1871: 1 144 km; gegenwärtig 1 906 km. Die Zahl der zur Postbeför-

derung täglich benutzten Züge ist von 135 im Jahre 1871 auf gegenwärtig 296 gestiegen, während die Zahl der von den Postzügen jährlich durchlaufenen Kilometer gegenüber den Zahlen aus 1871 sich von 1 967 250 auf 5 537 317 vermehrt hat. Bis 1870 waren für gewöhnlich zwei Eisenbahnzüge täglich in beiden Richtungen für Postzwecke nutzbar gemacht worden; zur Zeit entfallen auf die Hauptlinien 6 bis 9, auf die Nebenlinien 3 bis 4 Postzüge in jeder Richtung. Von diesen Zügen werden mehr als die Hälfte auch zur Versendung von Päckereien und Geldern benutzt. In Lothringen allein werden im Eisenbahnpostdienst zur Zeit jährlich 2 646 913 km zurückgelegt, während die bezügliche Leistung im Jahre 1869 sich auf 344 560 km erstreckte. An Postkursen auf Landwegen bestehen 155 mit täglich 282 Postbeförderungsgelegenheiten; die gesammte Länge beträgt 1 351 km, gegen 940 km im Jahre 1871. Auf diesen Kursen sind im Beförderungsdienste während des Jahres 1879 insgesammt 1 542 437 km zurückgelegt worden, gegen 1 381 612 km im Jahre 1873.

Die Länge der Telegraphenlinien hat sich seit 1871 von 1 049,11 km auf 2 103,26 km vermehrt, die Länge der Leitungen von 3 939,65 km auf 6 257,71 km; davon sind unterirdisch verlegt: 243,75 km Linien mit 1 451,31 km Leitungslänge. Die Anzahl der im Gebrauche befindlichen Telegraphenapparate ist in dem gleichen Zeitraume (seit 1871) von 147 auf 507, und zwar auf 415 Morse-, 4 Hughes- und 88 Fernsprechapparate, gestiegen.

Unter französischer Verwaltung hatten sich die Postanstalten im jetzigen Reichsland nur mit der Beförderung von Briefen, Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapieren etc., *mandats de poste* (Postanweisungen), Geldbriefen mit beschränkter Werthangabe und kleinen Werthstücken, den sogenannten *valeurs cotées* (bis zu 10 cm Länge, 8 cm Breite und 5 cm Höhe), befafst; ein eigentlicher Postpäckereibetrieb fehlte, und auf dem Gebiete des Zeitungswesens war die Thätigkeit der Postanstalten auf die Annahme von Bestellungen auf drei amtliche Veröffentlichungen (*Bulletin des Lois, Moniteur des Communes* und *Bulletin des Arrêts de la Cour de Cassation*) beschränkt gewesen.

Das vorläufige Reglement für den Postverkehr im Bereiche des General-Gouvernements Elsafs-Lothringen vom 22. Novemaer 1870 liefs neben den eigentlichen Briefsendungen auch Postanweisungen und Briefe mit unbeschränkter Werthangabe zu, während die Einführung eines vollständigen Fahrpostdienstes schon im Hinblick auf die damalige Beschränktheit der Beförderungsmittel vorerst noch ausgeschlossen bleiben mufste.

Im Januar 1871 begann die Post im Reichsland mit der Beförderung von Dienstpacketen; vom 10. Mai 1871 ab wurden auch Privatpäckereien zwischen den an der Eisenbahn belegenen Orten zugelassen, und vom 1. Juli 1871 ab konnte bereits für alle Postanstalten ohne Ausnahme der vollständige Fahrpostdienst zugelassen werden. Bis Ende 1871 waren 666 036 Packete mit und ohne Werthangabe durch die Posten in Elsafs-Lothringen befördert; 1879 betrug die gleichartige Zahl 2 954 854 Stück, und nach den Ergebnissen des ersten Halbjahres 1880 ist für das laufende Jahr eine weitere Steigerung auf mehr als 3 ½ Million Packete zu erwarten.

Auch die Einrichtung der Postanweisungen in der vereinfachten deutschen Form, unter Zulassung schriftlicher Mittheilungen auf dem Abschnitt, war für Elsafs-Lothringen neu. Die Zahl der für Empfänger im Reichsland eingegangenen Postanweisungen hat sich seit 1871 von 98 740 auf 927 924 Stück im Jahre 1879 vermehrt; der übermittelte Geldbetrag von 3 ¾ Millionen Mark auf fast 53 Millionen.

An Nachnahme- (Postvorschufs-) Sendungen, welche ebenfalls erst unter deutscher Verwaltung in den Betrieb aufgenommen wurden, sind im Jahre 1871: 18522 Stück mit M. 834030 Geldbetrag eingegangen, im Jahre 1879: 143 400 Stück mit einem Geldbetrage von M. 1 509 606. Eine weit erheblichere Steigerung ergiebt sich hinsichts des ebenfalls neu eingeführten Ver-

fahrens mit Postaufträgen zur Einziehung von Geldern und zur Einholung von Wechselaccepten. An Postauftragsbriefen sind eingegangen: 1871 1 046 Stück, 1879 dagegen 188 982 Stück, und die Summe der eingezogenen Beträge ist von M. 376 110 im Jahre 1871 auf rund 20 Millionen Mark im Jahre 1879 gestiegen.

An Briefsendungen (Briefen, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben) sind bei den Postanstalten im Reichsland eingegangen im Jahre 1872: 19 056 726 Stück, 1879 dagegen: 28 328 900 Stück; es sind dies durchschnittlich 18,5 Stück für jeden Einwohner. Bei den Briefen allein ergab sich eine Steigerung um 5 Millionen (nämlich von rund 12 Millionen auf 17 Millionen) Stück, bei den Postkarten, welche erst durch die Reichspost eingeführt wurden, eine Steigerung von 54 270 im Jahre 1872 auf 2 576 556 im Jahre 1879.

In Betreff des Zeitungswesens ist zu erwähnen, dafs, während früher für die Zeitungsbezieher ein umständliches unmittelbares Benehmen mit den Verlegern oder bestimmten Kommissionairen erforderlich war, jetzt jede Postanstalt Bestellungen auf sämmtliche deutsche und ausländische Zeitungen und Zeitschriften entgegennimmt.

Es sind durch die Postanstalten im Reichslande an einzelnen Zeitungsnummern im Vertriebswege befördert: 1872: 2 994 263, 1879 dagegen: 5 513 631. Von den in Elsafs-Lothringen selbst erschienenen Zeitungen und Zeitschriften sind durch die Post abgesetzt worden, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| 1871: | von 29 in der Zeitungs-Preisliste aufgeführten Zeitungen: | 6 046 Exemplare, |
| 1872: | - 44 - - - - | 23 387 - |
| 1875: | - 55 - - - - | 29 034 - |
| 1877: | - 59 - - - - | 29 925 - |
| 1879: | - 60 - - - - | 41 311 - . |

Der Verlag des Gesetzblattes für Elsafs-Lothringen ist seit dem 1. Oktober 1879 vom Post-Zeitungsamte in Berlin auf das Haupt-Postamt in Strafsburg übergegangen.

Die Zahl der aufgegebenen Telegramme hat betragen: 1871: 161 161 Stück, 1879: 327 127 Stück.

Die Gesammtzahl aller bearbeiteten Telegramme bezifferte sich im Jahre 1879 für Elsafs-Lothringen auf 1 036 467 Stück (aufgegeben 327 127, angekommen 350 486, Durchgang 358 854 Stück).

Die etatsmäfsigen Einnahmen der Postanstalten in Elsafs-Lothringen haben im Etatsjahre 1879/80 betragen: M. 4 301 839, die etatsmäfsigen Ausgaben: M. 3 395 285. Für die Beurtheilung des Posterträgnisses im Reichsland gewähren diese Zahlen jedoch insofern kein sicheres Bild, als nach dem bestehenden Rechnungsverfahren die Einnahmen und Ausgaben nicht bezirksweise dergestalt genau abgegrenzt werden können, dafs sie sich mit den Leistungen innerhalb des Bezirks vollständig decken.

Abgesehen von der Aufnahme neuer Versendungsgegenstände in den Postbetrieb und der oben erwähnten sehr erheblichen Vermehrung der Post- und Telegraphenanstalten sowie der Beförderungsgelegenheiten, sind den Bewohnern des Reichslandes auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens noch eine Reihe anderweiter Erleichterungen gewährt worden. Dahin gehören z. B.:

1. Die erhebliche Herabsetzung des Briefportos durch Ermäfsigung der Sätze, Erhöhung des einfachen Briefgewichts von 10 auf 15 Gramm und Beseitigung der Gewichtsstufen bis auf zwei (1. bis 15 Gramm, 2. über 15 Gramm).
2. Erweiterung der ersten Gewichtsstufe für Drucksachen von 40 auf 50 Gramm und entsprechende Abänderung der Progression.

3. Herabsetzung der Gebühren für die Uebermittelung baarer Beträge durch die Post, bei gleichzeitiger Zulassung der Benutzung des Abschnitts der Postanweisungs-Formulare zu schriftlichen Mittheilungen.
4. Wegfall des Zwanges, die kleinen Werthgegenstände *(valeurs cotées)* im Postbureau unter Beisein des Postvorstehers zu verpacken.
5. Beseitigung der Werthgrenzen für Geldbriefe (unter französischer Verwaltung für jeden Brief höchstens 2000 Franken) und Werthpackete (für *valeurs cotées* mindestens 30 Franken und höchstens 1000 Franken).
6. Wesentliche Beschränkung des Postzwanges; namentlich Wegfall des Postzwanges für unverschlossene Briefe bz. schriftliche Mittheilungen und für Geschäftsanzeigen (Circulare etc.).
7. Einführung von Portobefreiungen bz. Vergünstigungen für Militärpersonen.
8. Einführung der Eilbestellung im Orte und nach dem Landbezirke der Postanstalten.
9. Einführung des Verfahrens der Zustellung gegen Behändigungsschein.
10. Einführung der Bücherzettel und Zulassung von Drucksachen zur Versendung als aufserordentliche Zeitungsbeilagen.
11. Ermäfsigung der Durchschnittsbezahlung für Telegramme.

### IV. Diensträume und Ausstattungsgegenstände etc.

Die vorgefundenen Postdiensträume waren für die ausgedehnteren Betriebseinrichtungen der deutschen Postanstalten, was Lothringen betrifft, durchweg ungeeignet, wogegen im Elsafs wenigstens eine theilweise Weiterbenutzung stattfinden konnte. Die miethsweise Beschaffung anderweiter Diensträume hat, wenn von den Verhältnissen in der Stadt Metz abgesehen wird, Schwierigkeiten im Ganzen und Grofsen nicht gefunden. An einzelnen Orten im Elsafs sind Unternehmer dazu übergegangen, besondere Posthäuser neu zu erbauen und der Postverwaltung auf eine längere Reihe von Jahren miethsweise zu überlassen. Zur Zeit sind 68 Postlokale, davon 41 auf Eisenbahnhöfen, für unmittelbare Rechnung der Verwaltung angemiethet, 100 sind für Rechnung der betreffenden Vorsteher gegen Gewährung einer Bauschvergütung beschafft, und die übrigen Räume (für Postagenturen) werden von den Vorstehern der Postanstalten vertragsgemäfs ohne besondere Entschädigung gestellt.

An Miethe für Geschäftsräume sind im Etatsjahre 1879/80 M. 124007,38 aufgewendet worden, gegen M. 80469,30 im Jahre 1871.

Das Hauptpostgebäude in Strafsburg, in welchem sich die Diensträume der Ober-Postdirection, der Bezirks-Oberpostkasse und des Postamts 1 befinden, ist Eigenthum der Frauenhausstiftung der Verwaltung des Münstervermögens.

Das in Mülhausen zur Unterbringung des Postamts 1 angemiethete Gebäude ist dadurch bemerkenswerth, dafs die Fassade eine getreue Nachbildung des seiner Zeit von Napoleon Bonaparte bewohnten Longwood-Hauses auf der Insel St. Helena darstellt.

In der Stadt Metz ist auf Grund Allerhöchster Ermächtigung dd. Ems, 29. Juli 1871, zur Aufnahme der Ober-Postdirection, der Ober-Postkasse und des Postamts 1, mangels geeigneter Miethsräume, ein gröfseres Grundstück für Rechnung des Reichs erworben und entsprechend ausgebaut worden. Die Erwerbungskosten haben 250000 Franken (oder M. 200000) betragen. Aufserdem ist in Metz das Telegraphenamt in einem früher dem französischen Militairfiskus gehörigen, jetzt reichseigenen Gebäude untergebracht.

Auch in Schlettstadt befindet sich ein neuerdings, im Jahre 1879, für M. 25000 angekauftes reichseigenes Postgebäude.

Aufser diesen zu Betriebszwecken beschafften Gebäuden haben auf dem isolirt belegenen wichtigen Grenzbahnhofe Deutsch-Avricourt für Wohnzwecke des Postpersonals zwei reichseigene Gebäude aufgeführt werden müssen. Ein drittes, in den Jahren 1874/75

daselbst für die gleichartigen Zwecke der Telegraphenverwaltung erbautes Wohnhaus ist in Folge der durch Wiedervereinigung des Telegraphenwesens mit der Postverwaltung ermöglichten Personalverminderung entbehrlich geworden und demgemäfs zur gelegentlichen Veräufserung bestimmt.

Die zur Ausstattung der Diensträume erforderlich gewesenen Gegenstände sind meist neu beschafft worden. An Kosten für die Beschaffung und Unterhaltung derartiger Gegenstände wurden in den rückliegenden 10 Jahren deutscher Verwaltung rund M. 337 000 aufgewendet, während für Amtsbedürfnisse (Heizung, Erleuchtung, Schreib- und Packmittel, etc.) eine Gesammtausgabe von rund M. 1 020 000 erwachsen ist.

V. Verkehr mit den Nachbargebieten und Durchgangsverkehr.

Mit der Herstellung der inneren Betriebseinrichtungen des Reichslandes ging die Pflege der Verkehrsbeziehungen zu den Nachbargebieten Hand in Hand. Es wurden alsbald vermehrte Postverbindungen mit Baden, Rheinbayern, Rheinhessen und der preufsischen Rheinprovinz ins Werk gesetzt und die Verbindungen mit Luxemburg und der Schweiz wieder aufgenommen. Die Beziehungen zu Frankreich erhielten anderweite Regelung durch den am 12. Februar 1872 in Versailles abgeschlossenen, am 15. Mai 1872 in Kraft getretenen deutsch-französischen Postvertrag, welcher, unter Beseitigung der früheren Rayonstarife, einheitliche Portosätze für ganz Deutschland, bei Ermäfsigung des Portos für den Grenzverkehr, herbeiführte.

Dem Post-Päckereiverkehr zwischen Deutschland und Frankreich ist, neben dem früher vorzugsweise über Belgien unterhaltenen Austausche, über Elsafs-Lothringen ein neuer wichtiger Versendungsweg gewonnen worden. Das bezügliche, am 26. Januar 1872 abgeschlossene Abkommen mit der französischen Ostbahngesellschaft, welcher die Beförderung auf der französischen Strecke in Ermangelung von Staats-Fahrpostbetrieb zufällt, ist vom 1. März 1872 ab zur Ausführung gelangt. Die Sicherheit und Pünktlichkeit dieses Dienstzweiges hat auch das elsafs-lothringische Publikum veranlafst, die Päckereisendungen nach Frankreich nicht mehr den früheren Spediteuren, sondern im weitesten Umfange den heimischen Postanstalten anzuvertrauen.

Auf dem Gebiete des Durchgangsverkehrs hat Elsafs-Lothringen von jeher eine bedeutende Stelle eingenommen. Wie den Posten im Reichsland die Vermittelung eines grofsen Theiles des Versendungsverkehrs zwischen ganz Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rufsland, Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits, Frankreich, Spanien und Portugal etc. andererseits obliegt: so haben dieselben auch den Austausch eines erheblichen Theiles der Korrespondenz von Grofsbritannien, Belgien und Luxemburg mit der Schweiz und Italien wahrzunehmen.

Eine weitere Steigerung des bezeichneten Durchgangsverkehrs steht von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Eisenbahnbetriebes durch den St. Gotthard-Tunnel ab zu erwarten.

Zwischen den Postanstalten in Elsafs-Lothringen einerseits und den aufserhalb des Reichs-Postgebietes belegenen Verkehrsanstalten andererseits werden täglich 583 Briefkartenschlüsse und 340 Frachtkartenschlüsse unterhalten. Im Durchgang durch Elsafs-Lothringen werden zwischen fremden Poststellen täglich 182 Kartenschlüsse ausgetauscht.

Für die internationale telegraphische Korrespondenz bestehen unmittelbare Anschlufsverbindungen mit Frankreich, Luxemburg und der Schweiz. Das Telegraphenamt Strafsburg unterhält unmittelbare Verbindung mit Paris in 4, mit Nancy in 3 Leitungen, mit Basel, Luxemburg, Lyon und Mailand in je 1 Leitung; das Telegraphenamt Metz seinerseits mit Nancy in 2 Leitungen und mit Paris, Mézières bz. Sedan, Longwy, Briey bz. Verdun und Luxemburg in je 1 Leitung.

VI. Personalverhältnisse.

Bei Einführung der deutschen Verwaltung traten von dem vorgefundenen Personal 314 Beamte etc. unmittelbar in deutsche Dienste über. Das nicht übergetretene Personal wurde des Dienstes enthoben und, soweit es sich um die Vorstehergeschäfte in kleineren Orten und um Unterbeamtenstellen handelte, thunlichst durch andere Landesangehörige ersetzt. Außerdem mußte auf die schleunige Heranziehung dienstgeübten Personals aus dem übrigen Deutschland Bedacht genommen werden.

Gegen Ende des Jahres 1870 waren überwiesen:

| | Beamte | Unterbeamte |
|---|---|---|
| aus Norddeutschland | 164 | 17 |
| aus Bayern | 29 | 6 |
| aus Württemberg | 19 | 2 |
| aus Baden | 14 | 2 |
| im Ganzen | 226 | 27. |

Weiterer Nachschub an Beamten, namentlich aus dem norddeutschen Postgebiet, folgte; aber auch die Zahl der in den deutschen Post- und Telegraphendienst neu eingetretenen Elsafs-Lothringer hat sich im Laufe der Zeit in befriedigender Weise vermehrt.

Der Gesammt-Personalbestand der Post und Telegraphie im Elsafs und in Deutsch-Lothringen betrug, und zwar:

a. im Elsafs:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ende 1871: | | | | | | | |
| | 425 | Beamte, | darunter | 63 | Elsafs-Lothringer | = 15 | pCt. |
| | 555 | Unterbeamte, | - | 481 | - - | = 86 | - |
| zusammen: | 980 | Personen, | darunter | 574 | Elsafs-Lothringer | = 55,5 | pCt. |
| Ende August 1880: | | | | | | | |
| | 554 | Beamte, | darunter | 162 | Elsafs-Lothringer | = 29,1 | pCt. |
| | 702 | Unterbeamte, | - | 617 | - - | = 88 | - |
| zusammen: | 1 256 | Personen, | darunter | 779 | Elsafs-Lothringer | = 62 | pCt. |

b. in Deutsch-Lothringen:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ende 1871: | | | | | | | |
| | 232 | Beamte, | darunter | 20 | Elsafs-Lothringer | = 9 | pCt. |
| | 346 | Unterbeamte, | - | 232 | - - | = 67 | - |
| zusammen: | 578 | Personen, | darunter | 252 | Elsafs-Lothringer | = 43,6 | pCt. |
| Ende August 1880: | | | | | | | |
| | 291 | Beamte, | darunter | 73 | Elsafs-Lothringer | = 25 | pCt. |
| | 382 | Unterbeamte, | - | 279 | - - | = 73 | - |
| zusammen: | 673 | Personen, | darunter | 352 | Elsafs-Lothringer | = 52,3 | pCt. |

Die Wohlfahrtsanstalten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung: Kaiser-Wilhelm-Stiftung, Post-Armenkasse, Lebens-Versicherungen, Spar- und Vorschufsvereine, Kleiderkassen, haben auf Elsafs-Lothringen gleichmäfsige Ausdehnung erhalten.

Von der Gesammtzahl der im Post- und Telegraphendienste beschäftigten Personen (1 929) gehören 1 507 dem betreffenden Spar- und Vorschufsverein für Post- und Telegraphenbeamte an, und zwar dem Strafsburger Verein 1 009, demjenigen in Metz 498 Personen. An Sparbeträgen sind im Jahre 1879 eingezahlt: M. 80 472,18. Das Gesammtvermögen der Mitglieder beider Vereine bezifferte sich Ende 1879 auf M. 242 637,88.

Den Post-Kleiderkassen sind 1 038 Unterbeamte beigetreten.

Für 268 Personen (147 Beamte und 121 Unterbeamte) sind Lebensversicherungen in der Gesammthöhe von M. 791 100 durch Vermittelung

der Ober-Postdirectionen in Strafsburg und Metz abgeschlossen.

In den Kreisen der eingeborenen Elsafs-Lothringer zeigt sich gegenüber der deutschen Post und Telegraphie nirgends Zurückhaltung; im Gegentheil pflegen in den verschiedensten Theilen des Reichslandes, unmittelbar aus den Reihen der Bevölkerung, Ansichten und Wünsche dargelegt zu werden, welche ein reges Interesse an den bestehenden Verkehrseinrichtungen und zugleich das Bestreben bekunden, an deren weiterem Ausbau nach Kräften Antheil zu nehmen. Diesem Interesse der Landesangehörigen, sowie insbesondere auch der verständnifsvollen Mitwirkung, welche die Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung seitens der altdeutschen Beamten gefunden hat, deren Geist und Händen die schwierige Aufgabe der ersten Bereitung des Bodens mit anvertraut war, sind die vorstehend dargelegten Ergebnisse hauptsächlich zu verdanken.

## 101. Aufsergewöhnliche Leistungen im Post- und Telegraphenbetrieb.

Eine ähnliche Erscheinung, wie die in No. 11 des Archivs vom Jahre 1879 geschilderte Hochfluth des Packetverkehrs während der Weihnachtszeit bietet der Neujahrsbriefverkehr. Von seinen Anschwellungen wird allerdings nicht, wie von jener, das ganze Verwaltungsgebiet gleichmäfsig betroffen; er macht sich vielmehr auf dem platten Lande nur wenig bemerkbar, nimmt mit der Gröfse der Städte immer mehr zu und wird in Berlin gleichsam zur Springfluth. Am ersten Tage der beiden letzten Jahre sind, abgesehen von der erheblich vermehrten Anzahl der von anderen Orten eingegangenen Briefe, allein 947 617 und 1 049 937 in Berlin selbst eingelieferte Briefe daselbst bestellt worden, d. i. das Zwölf- bis Dreizehnfache der an anderen Tagen durchschnittlich zur Auflieferung gelangenden Stadtbriefe. Wenn auch ein gleich starkes Anwachsen des Neujahrsbriefverkehrs in keinem anderen Orte Deutschlands stattfindet, so ist die allgemeine Zunahme des Briefverkehrs bei jeder Jahreswende doch so bedeutend, dafs die Arbeit dann nur durch Anspannung aller verfügbaren Beamten- und Unterbeamtenkräfte, sowie durch Heranziehung aufsergewöhnlicher Aushülfe für den Bestelldienst bewältigt werden kann.

Es giebt noch eine Reihe von anderen, auf einzelne Orte oder auf kleinere Gebiete beschränkten Erscheinungen, welche es nothwendig machen, dafs einerseits die Kräfte der Beamten in ungewöhnlich hohem Mafse in Anspruch genommen, andererseits besondere Vorkehrungen der Verwaltung durch Verstärkung des Personals, Vermehrung der Verbindungen und selbst zeitweise Einrichtung von Verkehrsanstalten getroffen werden müssen. Sie sind theils vorübergehender Natur, theils kehren sie regelmäfsig wieder; sie finden aber durchweg ihre Entstehung in ungewöhnlich grofsen Ansammlungen von Menschen an einzelnen Orten, wie bei Märkten und Messen, Industrie- und sonstigen Ausstellungen, Sänger-, Turner- und Schützenfesten, bei den Zusammenziehungen beträchtlicher Truppenkörper zu gröfseren Uebungen, bei der regelmäfsig wiederkehrenden Belegung der Militairschiefsplätze, insbesondere aber bei dem auf gewisse Jahreszeiten beschränkten zahlreichen Besuch von Bädern, Luftkurorten und Aussichtspunkten. In den meisten dieser Fälle steigert sich der Post- und Telegraphendienst in einem die augenblickliche Vermehrung der Bevölkerung weit übertreffenden Mafse, weil nicht nur Aussteller, Käufer und Verkäufer, sondern auch Festtheilnehmer, Touristen und Badegäste einen ungewöhnlich lebhaften Verkehr unterhalten.

Für Märkte und Messen bedarf es in der Regel keiner besonderen Vorkehrungen; gewöhnlich reicht eine höhere Anspannung der bei den betreffenden Verkehrsanstalten vorhandenen Kräfte aus, weil bei den Märkten die Anschwellung des Verkehrs eine schnell vorübergehende ist, die Messen aber nur in gröfseren Städten abgehalten werden, wo die Verkehrsanstalten ohnehin mit zahlreicherem und gut geschultem Personal besetzt sind, welches auch vorübergehend gesteigerten Anforderungen zu genügen im Stande ist.

An bedeutenderen Badeorten sind im Reichs-Postgebiet etwa 95 vorhanden, welche sich folgendermafsen auf die einzelnen Ober-Postdirectionsbezirke vertheilen: Aachen 2, Braunschweig 2, Breslau 3, Cassel 2, Coblenz 4, Cöln 1, Cöslin 5, Danzig 2, Darmstadt 2, Dresden 4, Erfurt 10, Frankfurt am Main 8, Halle, Hamburg und Hannover je 1, Karlsruhe 4, Kiel 5, Königsberg 4, Konstanz 2, Leipzig 1, Liegnitz 4, Magdeburg 2, Minden 7, Oldenburg 6, Oppeln 2, Potsdam 1, Schwerin 3 und Stettin 6. Die 12 Bezirke von Arnsberg, Berlin, Bremen, Bromberg, Düsseldorf, Frankfurt an der Oder, Gumbinnen, Metz, Münster, Posen, Strafsburg und Trier weisen keine nennenswerthen Bäder auf. Von den sämmtlichen Badeorten haben 7 der kleinsten keine Verkehrsanstalten, nämlich Augustusbad, Frauensee, Liegau, Haffkrug, Scharbeutz, Salzhausen im Grofsherzogthum Hessen, und Schwarzbach. In den 3 Nordsee-Inselbädern Wangeroog, Spiekeroog und Langeoog bestehen nur Telegraphenstationen. Lediglich für die Dauer der Kurzeiten werden 8 Postämter, nämlich in Alexisbad, Boltenhagen, Borkum, Eilsen, Goczalkowitz, Heilige-Damm, Neukuhren und Westerland auf Sylt, sowie 3 Postagenturen, nämlich in Freiersbach, Niendorf und auf der Schweizermühle, eingerichtet. In Baden-Baden, Ems, Landeck, Reinerz und Wildungen werden neben den dauernd bestehenden Verkehrsanstalten noch besondere, auf die Bedürfnisse des Badepublikums berechnete, deshalb nur während der Badesaison unterhaltene Stadtpostanstalten errichtet. In Badenweiler, Dievenow, Griesbach und Rippoldsau werden die Postagenturen in Betracht des gesteigerten Verkehrs für den Sommer in Postämter umgewandelt. In 7 Badeorten tritt in genannter Jahreszeit eine Erweiterung des Telegraphen-Dienstbetriebes ein, in 30 Orten eine Vermehrung des Bestelldienstes. Der gröfsere Theil der Badeorte erhält in den Kurzeiten vermehrte Postverbindungen, indem neue Boten-, Kariol- oder Personenposten eingerichtet oder mehr Eisenbahnzüge zur Postbeförderung benutzt werden.

Von den in Badeorten dauernd bestehenden Verkehrsanstalten bedürfen diejenigen in Aachen, Altenau am Harz, Burtscheid, Freienwalde an der Oder, Glücksburg, Grofs-Möllen, Königsdorf-Jastrzemb, Meinberg, Muskau, Münster am Stein, Neuhäuser, Polzin, Salzungen und Schwarzort keiner Aushülfe im Beamten- und Unterbeamtendienst während der Anwesenheit der Badegäste. Den sämmtlichen übrigen Badepostanstalten mufs entweder während der ganzen, zwischen 92 und 184 Tagen schwankenden, im Durchschnitt 126 Tage betragenden Kurzeit, oder mindestens während eines Theiles derselben eine Vermehrung der Beamten- oder Unterbeamtenkräfte gewährt werden. Die stärkste Beamtenvermehrung entfällt auf Ems, wo zeitweise die Einstellung von 7 Hülfsbeamten erforderlich wird, die beträchtlichste Verstärkung des Unterbeamtenpersonals auf Norderney, wo während des stärksten Badebesuchs 8 Hülfsboten zur Verwendung gelangen. Im Jahre 1878, welches sich hinsichtlich des Besuches der Badeorte als ein Durchschnittsjahr bezeichnen läfst, stieg zur Zeit der stärksten Frequenz das bei ihren Verkehrsanstalten aushülfsweise verwendete Personal auf 196 Köpfe, nämlich 85 Beamte und 111 Unterbeamte. Die Arbeitstage, an welchen von dem Aushülfspersonal bei den Badepostanstalten in genanntem Jahre Dienste geleistet worden sind, beziffern sich auf 20 192.

Eine nicht minder sorgsame Berücksichtigung erfahren die Luftkurorte und die wegen ihrer Aussicht besuchteren Ausflugsorte, von denen es

im Reichs-Postgebiet etwa 30 giebt. Neun derselben erhalten für die Dauer der besseren Jahreszeit besondere Post- und Telegraphenanstalten, nämlich die Luftkurorte Drei-Aehren, Hohwald und Wilhelmshöhe, sowie die Ausflugsorte Bastei, Brocken, Drachenfels, Inselsberg, Wartburg und Schneekoppe. Ein grofser Theil der mit ständigen Verkehrsanstalten versehenen Luftkurorte erhält für die Dauer des lebhafteren Besuches vermehrte Postverbindungen und Briefbestellungen.

Der Post- und Telegraphenverkehr auf Bergspitzen ist kein unbedeutender; derselbe gestaltete sich im Sommer 1880 beispielsweise bei den nachbenannten Verkehrsanstalten in folgender Weise:

| Name der Verkehrsanstalt. | Gesammtzahl der Sendungen. | Darunter: Post-sendungen. | Darunter: Tele-gramme. |
|---|---|---|---|
| Schneekoppe (in 139 Tagen) . . . . | 11 718 | 10 557 | 1 161 |
| Brocken ( - 138 - ) . . . . | 14 273 | 12 721 | 1 552 |
| Inselsberg ( - 139 - ) . . . . | 10 886 | 10 042 | 844 |
| Bastei ( - 153 - ) . . . . | 11 218 | 10 403 | 815 |
| Wartburg ( - 133 - ) . . . . | 12 685 | 11 745 | 940. |

Die Postanstalten auf den zuletzt genannten vier Höhenpunkten sind während der ganzen Verkehrsdauer mit Telegraphendienststellen vereinigt gewesen, während die neue, im Laufe des vergangenen Sommers auf die Schneekoppe geführte Telegraphenleitung erst am 5. Juli in Betrieb genommen werden konnte.

Auf 6 der regelmäfsig während gewisser Jahreszeiten mit gröfseren Truppentheilen belegten Militairschiefsplätze werden für die Dauer der Schiefsübungen besondere Postanstalten unterhalten, von denen 3 zugleich Telegraphendienst wahrnehmen. Die Durchschnitts-Betriebsdauer jeder dieser Postanstalten berechnet sich auf jährlich 100 Tage. Für die Mehrzahl derselben müssen besondere Postverbindungen eingerichtet werden.

Die in Ausstellungsgebäuden, auf Festplätzen, Rennplätzen und dergleichen für kürzere oder längere Zeit zur Bequemlichkeit des daselbst verkehrenden Publikums errichteten besonderen Verkehrsanstalten haben in den letzten Jahren durchschnittlich die Zahl von 10 erreicht.

Noch darf erwähnt werden, dafs alljährlich für die Dauer des Zusammentritts des Reichstages und des Landtages besondere Verkehrsämter für diese Körperschaften in Wirksamkeit treten.

Alle die vorgenannten ungewöhnlichen Leistungen der Postverwaltung verursachen einen nicht unbeträchtlichen, indessen keineswegs unfruchtbaren Kostenaufwand. Vergleicht man nämlich die Ausgaben für besondere Einrichtungen, Personalvermehrungen u. s. w. mit den Einnahmen der nur vorübergehend unterhaltenen Verkehrsanstalten und den Mehreinnahmen der regelmäfsig bestehenden Badepostanstalten in den in Betracht kommenden Jahreszeiten, so ergiebt sich ein Ueberschufs aus diesen Einnahmen. Derselbe berechnet sich z. B. für das Jahr 1878 auf mehr als 300 000 M.

---

## 102. Die Telegraphen-Anlage nach der Schneekoppe.

Von Herrn Telegraphen-Inspector Landrath in Liegnitz.

In No. 21 des »Archiv für Post und Telegraphie« vom Jahre 1878 ist in anschaulicher Weise die Herstellung der Telegraphenanlage auf der kurischen Nehrung unter entsprechender Hervorhebung der sehr bedeutenden Schwierigkeiten geschildert worden, welche der Ausführung der bezüglichen Arbeiten sich entgegengestellt haben, und wohlbegründet ist die Be-

merkung des Verfassers am Schlusse des betreffenden Artikels, dafs die Herstellung der Linie eine Leistung in sich schliefse, auf welche unsere Telegraphenverwaltung stolz sein dürfe. Als Gegenstück zu dieser Linie, welche fast von den Fluthen des Meeres bespült wird, ist im Laufe dieses Sommers unter Ueberwindung von Schwierigkeiten ganz anderer Art, aber von nicht geringerer Bedeutung, eine Telegraphenanlage zur Ausführung gekommen, durch welche dem weltverbindenden elektrischen Funken auch von heimathlicher Seite her der Weg nach dem höchsten Punkte des nördlichen Deutschlands — der Schneekoppe — eröffnet worden ist, so dafs beide Anlagen in dem Telegraphennetze unseres Vaterlandes den Schlufsstein bilden zu der Verbindung »vom Fels zum Meer«.

Die Herstellung einer telegraphischen Verbindung nach der Schneekoppe war bereits für das Jahr 1879 in Aussicht genommen worden, mufste jedoch einstweilen unterbleiben, weil die für die Ausführung erforderlichen, immerhin nicht unerheblichen Geldmittel nicht mehr verfügbar gemacht werden konnten. Mit Rücksicht auf die zu erwartende Ertragsfähigkeit der Anlage wurde dagegen die Herstellung derselben in erster Linie für das laufende Jahr angeordnet.

Die der Schneekoppe auf deutscher Seite zunächst benachbarten Orte, welche bereits Telegraphenanstalten besafsen und deshalb als Ausgangspunkt für die neue Linie in Frage kommen konnten, sind Seidorf, Arnsdorf, Kreis Hirschberg i. Schl., Krummhübel und Schmiedeberg i. Schl. Unter diesen vier Orten mufste schon nach oberflächlicher Erwägung die Wahl auf Krummhübel fallen, weil die Entfernung von dort bis zur Koppe ungleich geringer ist, als diejenige von den drei anderen Ortschaften, und weil nach der allgemeinen Kenntnifs der Gebirgsverhältnisse als feststehend angesehen werden durfte, dafs bei Benutzung eines der längeren Wege für die Sicherung der beabsichtigten Telegraphenlinie gegen elementare Einflüsse nichts zu gewinnen sein würde. Im Gegentheil liefs die Rücksicht auf die letzteren es durchaus angezeigt erscheinen, den durch das Hochgebirge führenden Theil der Linie möglichst abzukürzen. Krummhübel liegt überdies ca. 600 m über dem Meere, von den genannten Orten mithin am höchsten, da Schmiedeberg nur eine Höhe von 440 bis 500 m, und Arnsdorf nur eine solche von 361 m erreicht.

Ferner kam in Betracht, dafs die Postverbindung nach der seit Jahren bereits bestehenden Postagentur auf der Schneekoppe von Krummhübel aus durch eine im Sommer täglich kursirende Botenpost aufrecht erhalten wird, die Telegraphenlinie demnach, falls der von dem Postfufsboten eingehaltene Weg zur Herstellung derselben benutzt werden konnte, unter beständiger Aufsicht sein würde.

Die Auskundung wurde in Anbetracht dieser Umstände von Krummhübel aus begonnen.

Wenn zur Vermeidung von Stockungen in der Ausführung von Telegraphenanlagen schon unter gewöhnlichen Verhältnissen die Gründlichkeit der Auskundung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse ein Haupterfordernifs ist, so war ganz besonders bei der hier in Rede stehenden Linie die peinlichste Ermittelung und Prüfung aller derjenigen Umstände dringend geboten, welche auf die Standfähigkeit der Linie von Einflufs sein konnten, zumal die bezüglichen Verhältnisse im Hochgebirge so grundverschieden von denjenigen in der Ebene sind, dafs ein Bewohner der letzteren von der Gewalt der in den höheren Regionen oftmals zur Geltung kommenden elementaren Kräfte sich kaum eine Vorstellung zu machen im Stande ist.

Die Schneekoppe erhebt sich als ein kühn und originell geformter Granitkegel, in fast genau südlicher Richtung von Krummhübel, aus dem mit dem Namen »Riesengebirge« bezeichneten mittleren und gleichzeitig höchsten Theile des mächtigen Bergzuges der Sudeten. Westlich von ihr und durch eine Einsattelung, den Melzergrund, geschieden, tritt die kleine Koppe über

den Koppenplan hervor, deren nach Norden gerichteter Ausläufer zunächst das »Gehänge« und weiterhin nördlich die »Seifenlehne« genannt wird.

Krummhübel ist ein weitläufig und zerstreut gebautes Dorf, dessen Häuser an den hier zusammenfliefsenden Quellbächen der Lomnitz auf einem nördlichen Ausläufer des Gehänges etwa 600 m über dem Meere, also an der Grenze des Ackerbaues, liegen.

Von Krummhübel aus führen vier Wege nach der Schneekoppe: einer durch den Melzergrund, der zweite über das Gehänge, der dritte über die Seifenlehne und die Hampelbaude und der vierte über Kirche Wang und die Schlingelbaude. Der vierte Weg trifft mit dem dritten bei der Hampelbaude wieder zusammen. Den für die Anlage einer Telegraphenlinie geeignetsten unter diesen Wegen herauszufinden, war Sache der Auskundung, welche bereits in der Zeit vom 25. bis 27. Mai d. J., vom herrlichsten Wetter begünstigt, ausgeführt werden konnte.

Der zuerst bezeichnete Weg ist der kürzeste. Er führt Anfangs durch einen sanft ansteigenden Thaleinschnitt, in dessen Grunde sich die Lomnitz hinschlängelt, zunächst nach Wolfshau, und von hier an dem über Felsenblöcke herabstürzenden Bache, mit dreizehnmaliger Ueberschreitung desselben, im Melzergrunde aufwärts. Der den unzähligen Windungen der Lomnitz folgende Weg befindet sich zum gröfsten Theile in einem recht guten Zustande; nur in seinem letzten Theile wird er steinig und uneben. Auch hören schliefslich die Ueberbrückungen der Lomnitz auf, so dafs diese nicht zu jeder Zeit trockenen Fufses überschritten werden kann. Die Abhänge des wildromantischen Melzergrundes sind — hauptsächlich im oberen Theile desselben — von fast unersteigbarer Steilheit. Links — südwestlich — steigt ohne Vermittelung der Koppenkegel, rechts — westlich — in schroffen, theilweise senkrecht abfallenden Granitwänden die kleine Koppe auf, während vor dem Wanderer — nach Süden hin — eine steile, nur mühsam erklimmbare Wand das Thal des Melzergrundes abschliefst. Von rechts und links rauschen die Wasser hernieder. Grofse Granitblöcke, theilweise den Lauf der Lomnitz hemmend und versperrend, zeugen davon, wie bei plötzlich eingetretener Schneeschmelze die Wassermassen im Stande waren, die Blöcke auf der Thalsohle eine Strecke mit sich fort zu führen. Der gröfste Theil des Thales ist von einem wilden, von Felsen unterbrochenen Waldreviere bedeckt. In diesem Walde würde eine Telegraphenlinie, zu deren Anlage der vorhandene Weg zunächst völlig geeignet erscheint, gegen Stürme besonders geschützt sein. Am Ende des Thales, wo der Melzergrund in die Melzergrube übergeht und schliefslich an dem mit pittoresken Felsmassen und dazwischen hinstreichenden Grasstrecken bedeckten Steinsattel zwischen Koppe und Koppenplan zur Riesenbaude aufsteigt, hört jedoch der schützende Wald nach und nach ganz auf, indem gleichzeitig die immer zahlreicher auftretenden Spuren der vernichtenden Wirkung der Elementarkräfte auf den ersten Blick erkennen lassen, dafs ein hier zu errichtendes Telegraphengestänge argen Verwüstungen ausgesetzt sein würde. Dort gelangt man auch unmittelbar an den Fufs des von hier aus unzugänglichen Schuttkegels der Koppe, der, innen aus einem massiven Granitkern bestehend, äufserlich nur mit Trümmerstücken von Gneisgranit und Glimmerschiefer bedeckt ist.

Die gegenüber liegende Seite des Thales ist fast ebenso gebildet, nur haben hier noch jene ursprünglichen, senkrechten Granitwände Stand gehalten, an deren Fufs ein Kegel von Trümmergesteinen den Uebergang zum Thalgrund vermittelt. In einer Felsspalte, dem sogenannten Lomnitzgraben, stürzt die auf dem Koppenplan entspringende Lomnitz, theils senkrecht an den Felswänden, theils über Blöcke und Stufen in die Tiefe der Melzergrube hinunter.

Von ähnlicher Beschaffenheit ist der Steinsattel, welcher den Grund nach Süden abschliefst. An dieser Wand

führt zwar ein Weg in die Höhe, doch wird derselbe seiner aufserordentlichen Steilheit wegen wenig oder gar nicht benutzt. Wenn der letztere Weg schon aus diesem Grunde zur Anlage einer Telegraphenlinie nicht geeignet erscheint, so ist er es noch viel weniger insofern, als der Melzergrund in Verbindung mit dem böhmischen Aupathale oder Riesengrunde der einzige Durchgangspafs für die starken, den Winter brechenden Südstürme ist. Bei Schneefall führen die letzteren oft Massen von Schnee mit sich, welche schliefslich in dem todten Winkel am Melzergrunde liegen bleiben. Hier häuft sich der Schnee oftmals in solcher Menge an, dafs er mehr als 60 m hoch liegt, wobei der obere Schnee die früher gefallene Schneemasse gewölbeähnlich überragt. Erfolgt in der Nähe derartiger »Schneewände« eine starke Erschütterung der Luft, oder ist der Schnee durch Regen oder warme Winde erweicht worden: so trennen sich Theile solcher Wände los und rollen in die Tiefe, alles, was sich ihnen entgegenstellt, vernichtend und mit sich fortreifsend. Die Gebirgschronik kennt verschiedene Beispiele hierfür.

Wenn somit schon Sturm und Schnee ein so schwaches Werk der Menschenhand, wie es eine oberirdische Telegraphenlinie ist, an der in Rede stehenden Stelle nicht lange würden bestehen lassen, so tritt diesen beiden Kräften noch ein dritter Bundesgenosse hinzu. Es ist dies das Wasser, herrührend entweder von Regengüssen oder von geschmolzenem Schnee. An den Lehnen des Hochgebirges entladen sich sehr häufig wolkenbruchartige Gewitterregen, welche grofsartige Zerstörungen herbeiführen. Durch derartige Regengüsse, sowie durch schnell fortschreitende Schneeschmelze werden die Gebirgswässer in einer Weise gefüllt, dafs sie ihr Bett oftmals unglaublich hoch überschreiten und mit vernichtender Gewalt sich für ihren verbreiterten Lauf Bahn brechen. Die kleine Lomnitz hat dergestalt wiederholt sehr umfangreiche Verheerungen angerichtet, vor denen eine an ihr entlang geführte Telegraphenlinie nicht zu schützen gewesen wäre.

Unter den oben aufgeführten vier Wegen hat derjenige über die Seifenlehne mit dem vorstehend beschriebenen viel Gleichartiges, weil er durch ein dem Melzergrunde ähnliches Thal führt, welches sich von diesem fast nur durch kleinere Abmessungen unterscheidet. Es wird deshalb keiner weiteren Begründung bedürfen, dafs von der Wahl dieses Weges für die Anlage der Telegraphenlinie gleichfalls Abstand genommen worden ist. Angeführt mag indessen werden, dafs der sehr steile und nur auf treppenartig sich aufbauenden Steinen ersteigbare Abhang der Seifenlehne bei seiner verhältnifsmäfsig grofsen Ausdehnung — zur Ersteigung des Abhanges sind etwa 40 Minuten erforderlich — den Transport der Baumaterialien ganz ungemein erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht haben würde.

Zwischen dem Melzergrunde und der Seifenlehne flacht sich dagegen das Gebirge über das Gehänge, oben zwar noch ziemlich steil, weiter unten jedoch allmählicher, nach Krummhübel zu ab. Der hier nach der Koppe führende Weg (oben als zweiter erwähnt) zieht sich vom Posthause in Krummhübel auf der Hauptstrafse des Ortes in einer Länge von 300 m bis zum Kretscham hin, woselbst er in die allmählich ansteigende, alte Dorfstrafse übergeht. Auf weiteren 880 m verfolgt der Weg Gemeindegrund, erreicht dann die Waldungen des Grafen Matuschka in Arnsdorf, durchschneidet diese, etwas schärfer ansteigend, in einer Länge von 180 m, berührt alsdann in einer kleinen Thaleinsenkung auf 140 m wiederum Gemeindeeigenthum, um demnächst bei stets wachsender Steigung nochmals das Gebiet des Grafen Matuschka zu verfolgen und dann ausschliefslich auf Gräflich Schaffgotsch'schem Besitzthum zu verbleiben. Von da ab, wo der in Rede stehende Weg das Besitzthum des Grafen Matuschka zuerst berührt, führt er in mehrfachen Windungen auf 820 m durch Hochwald, welcher der Telegraphenlinie einen sehr guten Schutz gewährt. An Stelle des Hoch-

waldes tritt sodann in allmählichem Uebergange, bei bereits bedeutender Steigung, eine niedrige Schonung, welche den Weg zu beiden Seiten auf eine Entfernung von 1 580 m begleitet. Der letzte Theil dieser Wegstrecke führt über eine Stelle, wo vor einigen Jahren ein grofsartiger Windbruch stattgefunden hat. Eine sehr erhebliche Waldfläche ist dort durch einen heftigen, an der Gebirgswand entlang aus Westen heranbrausenden Sturm vollständig rasirt worden, eine Thatsache, die bei der Herstellung der Linie, namentlich auch bei Bestimmung der Stangenlänge volle Beachtung finden mufste. Nach Ueberschreitung der Schonung tritt der nunmehr sehr steil ansteigende Weg wiederum in einen Hochwald, in welchem er auf 550 m verbleibt. Am Ende des Hochwaldes, und damit am Anfang des baumlosen Hochgebirges, in welchem nur die Zwergformen der Fichte und Vogelbeere fortkommen, liegt rechts vom Wege ein Quell, der sogenannte Gehängebrunnen, welcher die ungefähre Mitte des Weges von Krummhübel nach der Koppe bezeichnet. Vom Gehängebrunnen aus führt der Weg unter weiterem, sehr steilem Aufstieg im Zickzack in die Höhe, bis in 840 m Entfernung von dem genannten Brunnen der Abhang (das Gehänge) zunächst in eine sanfte Wölbung übergeht und dann nach und nach in fast ebener Fläche, dem Koppenplane, verläuft. Einige hundert Schritte links erhebt sich der Gipfel der kleinen Koppe (1 396 m hoch), deren wenig geneigten westlichen Abhang der Weg in fast gleicher Höhe überschreitet. 320 m weiterhin senkt sich der Weg in ein kleines, flaches Thal, auf dessen Sohle die von rechts kommende kleine Lomnitz der Melzergrube zueilt. Nach Ueberschreitung der Lomnitz kommt man bald bei der sogenannten »Goldquelle« vorbei in den Kammweg hinein und in diesem, der sich nunmehr scharf nach Osten wendet und fast eben wird, bis zur Riesenbaude.

Der Koppenplan, über welchen der beschriebene Weg in einer Länge von 1 400 m führt, ist eine vielfach mit Grasflächen und Felstrümmern bedeckte, 1 355 m über dem Meere liegende Hochebene. Die Grasflächen sind umkränzt und oftmals durchbrochen von den Gebüschen des Knieholzes (*pinus pumilio*). Jeder Stamm dieses Holzes treibt lange, niederliegende Aeste mit aufgerichteten, höchst elastischen Zweigen von festgewachsenem, innen etwas röthlichem Holz mit engen Jahresringen. Während in älteren Zeiten die ganze obere Fläche des Gebirges mit dieser Holzart bedeckt war, hat neuerdings das Knieholz in rapider Weise abgenommen, weil, seitdem die Fertigung von Knieholzwaaren einen grofsen Aufschwung erfahren, den Verwüstungen durch Holzdiebe seitens des Forstpersonals nur unzureichend gesteuert werden kann. Da der Zug der neuen Linie die Knieholzregion durchschneiden mufste, so war deshalb auch schon bei den Vorverhandlungen möglichste Schonung der Knieholzbestände als Bedingung für die Ertheilung der Genehmigung zur Ausführung der Anlage hingestellt worden. Die Grasflächen sind oft von kleineren Moorstrecken unterbrochen, deren elastisches Nachgeben man bei jedem Tritte deutlich fühlt. Oft zeigt dieser Moorboden eine kaum handhohe Bodenlage von Granitsand, welchem Theile verwesender Pflanzen beigemischt sind, oft ist er so sehr mit Wasser gesättigt, dafs dieses nicht mehr einziehen kann, sondern in kleinen, unregelmäfsig gestalteten Pfützen (Nässen), von Grasbüscheln umgeben, auf der Oberfläche steht.

Bei der Riesenbaude wird der Kamm auf etwa 400 m plötzlich ganz schmal, so dafs er in einer Minute quer überschritten werden kann. Ueber dieser schmalen Stelle des Kammes erhebt sich der Kegel der Koppe als ein ungeheurer, 230 m hoher Felstrümmerhaufen. An dem Kegel führt ein im Zickzack angelegter, 800 m langer Weg, der durchschnittlich eine Steigung von 3,5 : 1 hat, in die Höhe. Der Gipfel der Schneekoppe, über welchen die preufsisch-österreichische Grenze hinwegführt, ist flach gewölbt und liegt 1 605 m über dem Meeresspiegel, mithin etwa 1 000 m über Krummhübel.

Da die Entfernung zwischen dem Posthause in Krummhübel und dem Koppenhause fast genau 7 km beträgt, so hat den beide verbindende Weg durchschnittlich eine Steigung von 7 : 1 oder, wenn die 1,5 km lange Strecke über den fast ebenen Koppenplan unberücksichtigt bleibt, von 5,4 : 1. Es ist dies jedenfalls eine sehr bedeutende Steigung.

Was die Brauchbarkeit des beschriebenen Weges für telegraphische Zwecke anlangt, so giebt die vorstehende Schilderung zur Beurtheilung derselben bereits mannigfaltige Anhaltspunkte. Sicher geht aus derselben aber bereits hervor, dafs der Ausführung einer Telegraphenlinie an einem solchen Wege sehr bedeutende Schwierigkeiten entgegenstanden. Trotz dieser Schwierigkeiten mufste der Weg dennoch gewählt werden. Denn der im Eingange erwähnte vierte, allein noch in Betracht kommende Weg von Krummhübel nach der Koppe, welcher die Kirche Wang, die Schlingel- und Hampelbaude berührt, vereinigt sich bereits vor der Riesenbaude mit dem über das Gehänge führenden Wege, so dafs diejenigen Stellen, auf welchen die Telegraphenanlage am meisten gefährdet erscheint, auf beiden Wegen passirt werden müssen. Ueberdies ist der Weg über die Kirche Wang etc. fast doppelt so lang, als derjenige über das Gehänge.

Nachdem die Entscheidung endgültig auf den letzteren Weg gefallen war, wurde derselbe zunächst genau ausgemessen, wobei sich herausstellte, dafs selbst die erfahrensten Gebirgsbewohner beim Schätzen von Entfernungen im Gebirge argen Täuschungen unterliegen. Beispielsweise wurde, nachdem das erste Kilometer vermessen worden war, die Gesammtlänge des Weges mit Zugrundelegung der gemessenen Strecke von den betheiligten Leuten auf 12 km geschätzt, während dieselbe thatsächlich nur 7 km beträgt. Ebenso wurde die Entfernung von der Riesenbaude bis zum Koppenhause, welche meist auf 2 und mehr Kilometer veranschlagt wird, auf nur 1 km festgestellt.

Bei dem Ausmessen des Weges wurde zur Gewinnung der Grundlagen für den Kostenanschlag die Führung der Linie im Allgemeinen festgestellt und hierbei als zweckmäfsig ermittelt, dafs die Linie, abgesehen von einigen Stellen im Hochwalde, sich bis zum Gehängebrunnen durchaus an den Weg anzuschliefsen habe. Für den Theil des Weges vom Gehängebrunnen ab wurde in Aussicht genommen, nicht den dort beginnenden Zickzackweg einzuhalten, sondern das Gestänge in nahezu gerader Linie am Gehänge in die Höhe zu führen. Auf diese Weise war zu erreichen, dafs die Richtung der Telegraphenlinie mit derjenigen zusammenfalle, welche vorherrschend die über die kleine Koppe hinweg in das Thal herabbrausenden Winde haben. Auf dem Koppenplane treten die im Allgemeinen der Richtung der grofsen Thaleinschnitte folgenden Winde erfahrungsmäfsig weniger heftig auf. Hier macht aber das erwähnte flache Thal der kleinen Lomnitz einige besondere Anordnungen erforderlich. Dieses etwa 5 bis 6 m tiefe Thal war nämlich zur Zeit der Erkundung, bei welcher der Schnee auch am Gehänge stellenweise noch knietief durchwatet werden mufste, fast noch ganz mit Schnee gefüllt, so dafs von der, über die Lomnitz führenden Brücke oder der Lomnitz selbst auch nicht die Spur zu bemerken war. Die Schneedecke bildete vielmehr über das Thal eine breite Brücke, unter welcher die Lomnitz sich einen Weg gebahnt hatte. In Folge dieser Bemerkung wurden Erkundigungen eingezogen, welche ergaben, dafs das in Rede stehende Thal zu bedeutenden Schneeverwehungen Veranlassung giebt. Um zu verhindern, dafs der Leitungsdraht vorzeitig durch Schnee verweht werde, erschien es daher nothwendig, das Thal in einer Spannweite zu überspringen und an den Rändern desselben höhere Stangen einzustellen.

Die der neuen Telegraphenlinie gefährlichste Stelle ist aber die, wo der Koppenplan vom Mehler- und Riesengrunde zusammengeschnitten wird, weil hier, wie früher bereits angeführt, die meistens aus dem Riesen- in den Mehlergrund, seltener in umgekehrter Richtung, wehenden Stürme mit sehr

grofser Gewalt auftreten. Umgehen liefs sich indessen diese Stelle, welche glücklicher Weise nur eine Länge von etwa 400 m hat, nicht. Es erübrigte nur, bei der Bauausführung auf die erwähnten Umstände, namentlich durch Verwendung möglichst kurzer Stangen, gebührende Rücksicht zu nehmen.

Den Koppenkegel hinauf wurde nach sorgfältiger Erwägung die Führung der Linie am Zickzackwege entlang in Aussicht genommen. Schon wegen der kolossalen Steigungsverhältnisse erschien es unmöglich, die Linie in gerader Richtung in die Höhe zu führen. Ueberdies wird der Zickzackweg fast durchweg durch den ihn überhöhenden Theil des Koppenkegels in so günstiger Weise gegen die aus dem Riesengrunde heraufbrausenden Stürme gedeckt, dafs die Telegraphenlinie hinreichend geschützt erschien, wenn nur möglichst kurze Stangen für dieselbe gewählt wurden.

Auf Grund aller dieser Ermittelungen wurde eine durchschnittliche Auseinanderstellung der Stangen von 45 m in Aussicht genommen. Von Krummhübel aus sollten auf etwa $^1/_2$ km $8_{,5}$ m lange, auf weitere $1\,^1/_2$ km, d. h. bis dahin, wo die an betreffender Stelle erwähnte Schonung beginnt, sowie an den Thalrändern der Lomnitz 7 m lange, auf dem ganzen übrigen Theile des Weges dagegen nur 5 m lange Stangen zur Verwendung kommen.

Die hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit längs des ganzen Weges angestellten Erhebungen ergaben, dafs nach dieser Richtung hin die zu überwindenden Schwierigkeiten zwar durchaus nicht zu unterschätzen, aber doch immerhin weniger hervortretend seien, als von Hause aus angenommen werden mufste. Wie in dem gröfsten Theile des Riesengebirges, so bildet auch an dem in Rede stehenden Wege der Granit die Grundlage. In den oberen Parthien treten nackte Felsmassen davon zu Tage, welche aber sehr häufig von einer oft schon lehmigen Verwitterungs- bz. Anschwemmungsschicht bedeckt sind. Diese ist naturgemäfs reichlich mit gröfseren oder kleineren Felstrümmern durchsetzt. An anderen Stellen ist der zu Tage tretende Granit durch Zersetzung so mürbe geworden, dafs er mit der Hacke bz. dem Meifsel, Spitzeisen und Schlegel bearbeitet werden kann und dabei kiesartig auseinanderfällt. Nur an den Stellen, wo junger Gneisgranit den alten durchbrochen oder ihn wenigstens in einen porphyrischen Granit umgewandelt hat, mufs zum Sprengen geschritten werden, um ein Loch von der erforderlichen Tiefe herzustellen.

Wie bereits früher erwähnt worden ist, darf auf dem fraglichen Wege bis zum Koppenplane weder gefahren (aufser mit Hörnerschlitten) noch geritten werden. (Auch ohne dieses Verbot würde der Weg der Steilheit wegen schwerlich benutzt werden können.) Für die Materialientransporte längs der ganzen Baustrecke mufste daher die ausschliefsliche Verwendung von Menschenkräften vorgesehen werden, was für die bezüglichen Ansätze der Anlagekosten selbstverständlich eine erhebliche Erhöhung bedingte. Da überdies zu befürchten war, dafs die Vertheilung der Materialien längs der Baustrecke aus der angegebenen Veranlassung zu lange Zeit erfordern würde, so erschien es angemessen, eine wenigstens oberflächliche Vertheilung der erforderlichen Stangen bereits vor dem Beginn der eigentlichen Ausführungsarbeiten vorzunehmen.

Um in dieser Darstellung die der Wirklichkeit entsprechende Aufeinanderfolge innehalten zu können, sei es gestattet, diese Arbeiten bereits hier zu beschreiben, obgleich dieselben zu den eigentlichen Vorbereitungsarbeiten nicht gehören.

Schon am 31. Mai konnte, nachdem mit einem geeigneten Unternehmer ein bezügliches Abkommen getroffen worden war, mit der Abfuhr der Stangen von Hirschberg nach Krummhübel und am 1. Juni mit dem Weitertransport derselben in das Hochgebirge begonnen werden. Selbstverständlich hatten inzwischen die einzelnen Stangenstandpunkte noch nicht bestimmt werden können. Dem Unternehmer wurden daher längs der Baustrecke acht geeignete Punkte bezeichnet, an welchen die Stangen in Mengen von 15 bis 20 Stück niedergelegt werden sollten. Der unge-

mein beschwerliche Transport der Stangen wurde je nach ihrer Schwere und der Stärke der Arbeiter von 2 bis 4 Personen bewirkt. Für das Vertheilen der Stangen auf die Verwendungsplätze erhielt der Unternehmer durchschnittlich 4,50 Mark für das Stück, für das Vertheilen der übrigen Materialien durchschnittlich 2,50 Mark für den Centner. An denselben Unternehmer wurde auch das Anfertigen der Stangenlöcher vergeben. Er erhielt durchschnittlich für das Loch 2,50 Mark, mufste für diesen Preis aber das Aufrichten und Einstellen der Stangen mit bewirken. Bei den geschilderten Bodenverhältnissen und dem Umstande, dafs das Aufrichten der Stangen in dem meist steil abfallenden Terrain sich als verhältnifsmäfsig mühsam erwies, ist der bedungene Preis als ein niedriger zu bezeichnen.

Während die Vorvertheilung der Stangen stattfand, wurde der erforderliche Kostenanschlag aufgestellt. Es wird nicht ohne Interesse sein, einzelne der demselben zu Grunde gelegten Einheitspreise kennen zu lernen. Die gewöhnlichen Ansätze erscheinen neben denselben in Klammer. Es wurden berechnet:

für das Abpfählen und Ausforsten der beabsichtigten Linie 50,00 (18,00) Mark für 10 km,

für das Vertheilen und Aufstellen der Stangen 7,00 (1,50) Mark für das Stück,

für das Herstellen von Verstrebungen einschliefslich der Vertheilung der Materialien 4,50 (1,00) Mark für das Stück,

für das Herstellen von Verankerungen 1,50 (1,00) Mark für das Stück,

für das Vertheilen und Anschrauben der Isolationsvorrichtungen 20 (13) Pf. für das Stück,

für das Herstellen der Leitung einschliefslich der Vertheilung des Drahtes 130,00 (63,00) Mark für 10 km,

für das Herstellen des Gestänges 28 (6) Tage für 10 km,

für das Herstellen der Leitung 6 (3) Tage für 10 km.

(Für den Bauaufseher wurde ebenso viel Zeit berechnet, als für den Bauführer).

Die Gesammtkosten für das Herstellen von 7 km Gestänge und 8,78 km Drahtleitung, sowie für das Abbrechen von 21,2 km Drahtleitung berechneten sich auf 5086,00 Mark bei einer Bauzeit von 33 Tagen.

Der Abbruch einer Leitung, des zweiten Drahtes der Schleife Hirschberg—Krummhübel, war geboten, weil die Weiterführung einer Schleife im Interesse der Sicherheit des Betriebes in der bezüglichen Gesammtleitung nicht rathsam erschien.

Hier mag gleichzeitig hervorgehoben werden, wie nach den auf dem Plateau der Koppe vorgefundenen, weiter oben geschilderten Verhältnissen nicht zu erwarten war, dafs die Bodenbeschaffenheit die Herstellung einer guten Erdleitung in unmittelbarer Nähe der Betriebsstelle begünstigen würde. Es ist deshalb im Kostenanschlage zur Gewinnung einer unter allen Umständen genügenden Erdverbindung die Herstellung einer besonderen Leitung vom Koppenhause bis nach der Goldquelle auf eine Entfernung von 1,5 km vorgesehen worden.

Nach Beendigung sämmtlicher Vorarbeiten konnte am 14. Juni, jenem Tage, welcher bekanntlich durch einen Wolkenbruch für Gut und Leben so vieler Bewohner der benachbarten sächsischen und preufsischen Oberlausitz verhängnifsvoll geworden ist, mit dem Abstecken der Linie, allerdings bei strömendem Regen, begonnen werden. In dem bald erreichten Hochwalde war die Feststellung der Linie höchst mühsam und zeitraubend; es waren erst 28 Stangenstandpunkte festgestellt, als der anhaltende, immer heftiger und heftiger werdende Regen noch während des Vormittags die Beamten zwang, die Arbeit einzustellen. Nachdem sich im Laufe des Nachmittags das Wetter etwas aufgeklärt hatte, wurde es jedoch möglich, die Linie noch bis über den Gehängesaum hinaus, etwa bis zum 80. Stützpunkte, abzupfählen. Am folgenden Tage (15. Juni) wurde wegen fortgesetzt ungünstigen Wetters von einem weiteren Abpfählen der Linie Abstand genommen. Auch am 16. Juni mufsten die bei etwas günstigerer Witte-

rung frühzeitig begonnenen Arbeiten gegen Mittag wieder abgebrochen werden, weil ein plötzlich eingetretener undurchdringlicher Nebel die Fortsetzung derselben unmöglich machte. Erst am Spätnachmittage des anderen Tages, des 17. Juni, nach einer Unterbrechung von 32 Stunden, konnten die Arbeiten wieder aufgenommen werden, obgleich immer noch Nebelwolken in geringen Zwischenräumen mehr oder weniger lange Unterbrechungen verursachten. Hierdurch und durch das reichlich vorhandene Knieholz wurde die Uebersicht sehr erschwert und das Abpfählen zu einer äufserst mühsamen Arbeit gemacht, die durch den rauhen Wind und die nasse Luft noch mehr erschwert wurde.

Von der Absicht, die Linie vom Gehängebrunnen aus in ganz gerader Richtung am Gehänge hinauf zu führen, wurde bei eingehenderer Erwägung, namentlich mit Rücksicht auf die verhältnifsmäfsig grofse Länge der betreffenden Strecke (nahezu 1 km) und die sehr bedeutende Steigung des Terrains (etwa wie 2 höchstens 2,8 : 1) Abstand genommen und die Linie beim Ueberschreiten einer der Windungen des Weges auf drei Stangenintervalle gebrochen, um dem im Neigungswinkel des Terrains steil abfallenden Leitungsdrahte hier gewissermafsen einen Ruhepunkt zu geben.

Trotz der entgegenstehenden Widerwärtigkeiten konnte die Linie an diesem Tage noch bis zum Fufse des Koppenkegels abgepfählt werden.

Bei dem später erfolgten Abstecken der Linie am Koppenkegel wurde nach nochmaliger Erwägung aller Umstände die rechte Seite des Zickzackweges (von der Riesenbaude aus gesehen) zur Aufstellung der Stangenreihe bestimmt. Es wurde hierbei namentlich in Berücksichtigung gezogen, dafs das Arbeiten an einer auf dieser Seite stehenden Telegraphenlinie weitaus weniger gefährlich sei, als an einer Linie auf der steil abfallenden linken Seite. Auch erwiesen sich die Terrainverhältnisse auf der rechten Seite als weit geeigneter zur Anbringung von Verstärkungsmitteln.

Was die Auseinanderstellung der Stangen anbetrifft, so ist dieselbe den verschiedenartigen Verhältnissen möglichst angepafst worden. Sie beträgt durchschnittlich vom Anfang der Linie bis zum Gehängesaum etwa 50 m, von hier bis zum Gehängebrunnen etwa 40 m, am Gehänge in die Höhe etwa 35 m, auf dem Koppenplane etwa 45 m und am Koppenkegel wegen der vielen Winkel und der bedeutenden Steigung nur 25 m.

Inzwischen war unter besonderer Aufsicht mit dem Anfertigen der Stangenlöcher und dem Aufstellen der Stangen begonnen worden. Die erstere Arbeit ging, nachdem die Arbeiter einige Uebung erlangt hatten, verhältnifsmäfsig gut von Statten, da der Boden, zum Theil Sand oder Lehm mit meist nur mäfsig grofsen Steinen vermischt, an vielen Stellen besondere Hindernisse nicht entgegenstellte. Während näher an Krummhübel der weiter oben erwähnte zersetzte Granit einige Schwierigkeiten bereitet hatte, fanden sich im Hochwalde und weiter hinauf bis zu etwa $^1/_2$ bis $^3/_4$ m Tiefe kleinere, ohne verbindenden Boden über einander lagernde Steine (Geröll), in gröfserer Tiefe aber in der Regel Felsplatten, die durch Abspalten, in einzelnen Fällen auch durch Sprengen beseitigt werden mufsten. Am Koppenkegel selbst mufsten die Stangenlöcher bisweilen ausschliefslich in Geröll, und zwar, weil alle Werkzeuge sich als unbrauchbar und unzureichend erwiesen, lediglich mit der Hand hergestellt werden. Die Stangenlöcher sind übrigens durchweg etwas tiefer angelegt, als allgemein vorgeschrieben ist. Das Zufüllen derselben nach dem Aufrichten der Stangen ist unter Zuhülfenahme der vorhandenen Steine mit gröfster Sorgfalt ausgeführt worden, so dafs die meisten Stangen fast wie eingemauert dastehen.

Noch während des Aufstellens der Stangen war mit dem Anfertigen der aus nicht weniger als 159 Verstrebungen und 138 Verankerungen (bei überhaupt 168 Stangen) bestehenden Verstärkungsmittel begonnen worden. Die grofse Zahl der Verstärkungsmittel erklärt sich dadurch, dafs nicht nur auf die Ein-

wirkung des aus der Drahtspannung herrührenden Zuges und der an einzelnen Stellen von verschiedenen Seiten einfallenden Stürme berücksichtigt werden mufste, sondern dafs die Stangen auch in der Richtung der Linie gegen den Zug zu sichern waren, welchen das Gewicht des mit dem Terrain steil abfallenden Leitungsdrahtes ausübt. Daher kommt es, dafs manche Stange drei Verstärkungsmittel (zwei Streben und einen Anker oder zwei Anker und eine Strebe) hat. Beispielsweise ist dies bei sämmtlichen Stangen der Fall, welche in der Nähe der Riesenbaude auf der schmalen Einsattelung des Koppenplanes Aufstellung gefunden haben. Von diesen Stangen, die fast sämmtlich in gerader Linie stehen, hat jede je eine Strebe nach dem Melzer- und nach dem Riesengrunde und aufserdem noch einen Anker nach diesem letzteren zu, weil von ihm her die meisten und heftigsten Stürme wehen.

Obgleich die Arbeiten bei der Herstellung des Gestänges, namentlich in den höhergelegenen Regionen, durch den häufig auftretenden Nebel wiederholt unterbrochen worden waren und zeitweise ganz hatten eingestellt werden müssen, so haben dieselben dennoch innerhalb 15 Tage vollendet werden können.

Das Herstellen der Leitung wurde ebenfalls von Krummhübel aus begonnen, und zwar hauptsächlich in der Erwägung, dafs das Reguliren des Durchhanges einer Leitung in steil abfallendem Terrain erheblich leichter zu bewirken ist, wenn die Kraft der Drahtwinde dem Gewichte des Drahtes entgegen wirkt. Bei dem Aufbringen der Leitung ist im Allgemeinen nach Vorschrift verfahren worden, nur ist von da ab, wo die Linie den Hochwald zum ersten Male verläfst, die Leitung an sämmtlichen Isolatoren mit doppelten Bindedrähten befestigt worden, um einem Reifsen der letzteren mit gröfserer Sicherheit vorzubeugen.

Behufs Sicherung der Stangen vor solchen Beschädigungen, die durch Entladung der atmosphärischen Elektrizität herbeigeführt werden, sind die Zopfenden sämmtlicher Stangen, an welchen die Erdleitung befestigt ist, mit dieser in der Weise leitend verbunden worden, dafs das eine Ende eines 2 mm starken Drahtes 5 bis 6 cm in die Hirnfläche der Stange eingetrieben, der Draht von hier aus bis nach der zur Erdleitung gehörenden Schraubenstütze, und von dieser bis zur Erdleitung selbst geführt und um letztere in mehreren Windungen herumgeschlungen worden ist. An den Stangen, an welchen ein Anker sich befand, ist der in Rede stehende Draht auch mit diesem in Verbindung gebracht und an einigen Stangen in ausnahmsweise exponirten Stellungen sogar von der Hirnfläche aus eine besondere Erdverbindung hergestellt worden.

Für die mit der Leitung bz. Beaufsichtigung der Arbeiten betrauten Beamten und auch für die ständigen, nicht an die Verhältnisse im Hochgebirge gewöhnten Arbeiter war die Bauzeit mit ganz aufsergewöhnlichen Anstrengungen verknüpft. Schon der auf steilen Gebirgspfaden nach und von der Baustrecke zurückzulegende Weg war für die Mehrzahl des Personals eine erhebliche Leistung. Da aufserdem eine besonders sorgfältige Ueberwachung aller Arbeiten unbedingt nöthig erschien, so war während der Arbeitszeit auch ein fortwährendes Hin- und Herbewegen der Aufsichtsorgane auf der beschwerlichen Baustrecke erforderlich. Die bei schroffem Temperaturwechsel fast täglich sich wiederholenden Unbilden der Witterung, gegen welche Schutz nur in den allerseltensten Fällen zu finden war, wirkten ungemein erschwerend auf den Fortgang der Arbeiten ein. Gleichwohl ist es bei äufserster Anstrengung der Kräfte gelungen, die Arbeiten dergestalt zu fördern, dafs die neue Anlage bereits am 2. Juli auf ihre Betriebsfähigkeit geprüft werden konnte. Da diese Prüfung ein durchaus günstiges Ergebnifs lieferte, erfolgte die Inbetriebnahme der Koppenleitung am 5. Juli.

Wenngleich die neue Linie den höchsten Punkt des Riesengebirges erreicht, so ist sie doch nicht die einzige, von welcher der Kamm dieses mächtigen Gebirgszuges berührt wird. Be-

kanntlich steht der Schneekoppenlinie die im Jahre 1877 hergestellte Linie von Hermsdorf, Regierungsbezirk Liegnitz, über Agnetendorf nach der Petersbaude (s. Archiv 1878, S. 315) zur Seite, welche die ebenfalls beträchtliche Höhe von 1238 m über dem Meere erreicht. Zu wünschen bleibt nur, dafs die allerdings erheblich ungünstiger gelegene Linie nach der Schneekoppe in Bezug auf Betriebssicherheit sich ebenso gut bewähren möge, als die Agnetendorfer Linie, bei welcher die Zahl der in einem Zeitraume von mehr als drei Jahren vorgekommenen Betriebsstörungen eine verhältnifsmäfsig ganz geringfügige gewesen ist.

Bei dem das Riesengebirge besuchenden Publikum hat die neue Telegraphenanlage bereits im verflossenen Sommer einen recht erfreulichen Anklang gefunden. Denn es sind in der Zeit vom 5. Juli bis Ende September d. J. bei der deutschen Telegraphenanstalt auf der Schneekoppe bearbeitet worden:

| | | |
|---|---|---|
| im Juli | 457 Stck. | aufgegebene, |
| | 81 - | angekommene, |
| im August | 352 - | aufgegebene, |
| | 82 - | angekommene, |
| im September | 158 - | aufgegebene, |
| | 31 - | angekommene, |
| zusammen | 1161 Stck. | Telegramme. |

Hat die Telegraphie ihrer älteren Schwester, der Post, auch erst nach Jahren auf dem beschwerlichen Wege nach der gewaltigen Höhe der Riesenkoppe zu folgen vermocht, so dürfte der damit erzielte erste Erfolg doch dafür Zeugnifs ablegen, dafs die neue Telegraphen-Anlage sich beim Publikum einer ebenso beifälligen Aufnahme zu erfreuen gehabt und ebenso einem Verkehrsbedürfnifs Genüge geleistet hat, wie die Einrichtung einer Postanstalt auf dem höchsten Gipfel des Riesengebirges.

## 103. Das schwedische Telegraphenwesen im Jahre 1879.

Die schwedische Telegraphenverwaltung läfst es sich angelegen sein, über die Ergebnisse ihres Betriebes für das jedesmal verflossene Jahr möglichst zeitig Rechenschaft abzulegen. So ist ihr Verwaltungsbericht für das Jahr 1879 bereits im Sommer dieses Jahres erschienen. Derselbe enthält, wie seine Vorgänger, eine Menge schätzenswerther Nachrichten und beweist, wie selbst in einem so ausgedehnten, dabei aber dünn bevölkerten Lande trotz der Schwierigkeiten, welche die natürliche Bodenbeschaffenheit und das Klima des Landes dem Vordringen des Telegraphen entgegensetzen, eine kraftvolle Verwaltung dem ihr vorgesteckten Ziel möglichst ausgedehnter Einführung der Telegraphie als Verkehrsmittel von Jahr zu Jahr näher kommt.

Der Bericht verbreitet sich über sämmtliche in Betracht kommenden Gegenstände in eingehender Weise, liefert auch über die Verhältnisse jeder einzelnen Telegraphenanstalt reichliches Material. Zur besseren Veranschaulichung des Telegraphennetzes von Schweden ist eine Karte desselben dem Bericht beigefügt. Ferner giebt eine graphische Darstellung über die Entwickelung des schwedischen Telegraphenwesens seit dem Jahre 1853 in übersichtlicher Weise Auskunft. Auch über die Ergebnisse des Telegraphenwesens in den Ländern Europas und einiger aufsereuropäischer enthält der Bericht eine übersichtliche Tabelle für das Jahr 1878, welche zu Vergleichungen der Leistungen der einzelnen Telegraphenverwaltungen wohl geeignet ist.

Schwedens Staatstelegraphennetz hat sich im Jahre 1879 nur um eine Linie von 6,1 km Länge ausgedehnt. Die Veränderungen, welche bezüglich der Telegraphenlinien vorgenommen wurden, beschränkten sich im Uebrigen auf die Errichtung imprägnirter Telegraphenstangen an Stelle anderer in einer Ausdehnung von 22,4 km und auf die Ersetzung älterer, schadhafter Kabel durch neue in der Hauptstadt. Eine Untersuchung und Ausbesserung der Telegraphengestänge fand in einer Länge von 974,7 km statt. Ende 1879 bestan-

den 8280,9 km Staatstelegraphenlinien mit 20 295,2 km Drahtleitung. Die Hauptlinien gehen von Stockholm und Malmö aus; es sind dies die Linie Stockholm-Haparanda, 1 237,7 km lang, zum Anschlufs an das finnisch-russische Telegraphennetz, die Linien nach dem Westen und Süden, von Stockholm nach Örebro 222,3 km, nach Gothenburg 457,4 km und nach Malmö 482,0 km lang, ferner von Malmö nach Linköping 664,8 km. Von den Linien sind 3 487,4 km mit nur einem Draht versehen, 1 581,9 km mit zwei, 1 468,5 km mit drei, die übrigen 1 743,1 km Linien mit mehr als drei bis zu 22 Drähten. Im Durchschnitt entfallen auf 1 km Linie 2,45 km Drahtleitung. Von sämmtlichen Linien waren 7 023 km oder 74,8 pCt. mit imprägnirten Stangen versehen, der Rest von 1 257,8 km oder 15,2 pCt. dagegen noch nicht. Bezüglich der Lage der einzelnen Linien hatte das Staatstelegraphennetz Ende 1879 folgende Gestalt. An Landwegen waren angebracht 6002,3 km Linie mit 11852,2 km Drahtleitung, an Staatseisenbahnen 1 372,3 km mit 6 109,8 km, an Privateisenbahnen 206,4 km mit 2 206,0 km, Kabel waren vorhanden 89,8 km mit 127,2 km Drahtleitung. Hierbei ist das Kabel, welches Schweden mit Dänemark und Deutschland gemeinsam unterhält und dessen Länge 98 km beträgt, nicht mitgerechnet.

Die in den Jahren 1877 und 1878 zeitweise vorgenommenen Untersuchungen über die Isolation der Leitungen und den Zustand der Linien wurden im Jahre 1879 auf das ganze Telegraphennetz ausgedehnt. Sie fanden in der Regel am letzten Sonntage im Monat statt und bestanden darin, dafs auf jeder Leitung zwei Beobachtungen zur Bestimmung des Widerstandes angestellt wurden; die eine, wenn die Leitung am entgegengesetzten Ende isolirt, die andere, wenn sie daselbst direct mit Erde verbunden wurde. Das Produkt beider Zahlen, welche den Widerstand angeben, dividirt durch die Zahl, welche den Leitungswiderstand auf eine Längeneinheit (1 Meile) bezeichnet, ergiebt einen Ausdruck für die relative Leitungsisolation.

Dies sind indefs nur die für die Berechnungen erforderlichen Beobachtungen, welche von den Stationen ausgeführt werden; die Berechnungen selbst werden im technischen Büreau der Generaldirection bewirkt.

Obgleich besonders im Anfang des Jahres, da der eine oder der andere Beobachter in den fraglichen Verrichtungen noch nicht geübt war, einzelne Beobachtungsresultate nicht für ganz zuverlässig angesehen werden konnten, so liefsen sich auf Grund der Untersuchungen doch einige Wahrnehmungen von Interesse machen. So wurde u. A. gefunden, dafs die Isolation der Leitungen in besonders hohem Grade nach den Witterungsverhältnissen verschieden war. Eine und dieselbe Leitung erwies sich solchergestalt das eine Mal mehr als hundert Mal besser isolirt als das andere Mal. Wo ein spezieller Leitungsfehler vorhanden war, zeigte sich die Isolation gleichmäfsiger aber geringer. Wenn mithin gelegentlich, sobald die Witterung der Isolation günstig war, die Isolationsexponenten sich besonders hoch für die übrigen Leitungen stellten, so erhielt man für die mit einem speziellen Fehler behafteten (vorzugsweise die unterirdischen und unterseeischen) Leitungen vergleichsweise eine niedrige Zahl. Auf diese Weise bot sich bei dem Vorhandensein von dergleichen Fehlern bei verschiedenen Gelegenheiten für die betreffenden Stationen die Möglichkeit zu ihrer Untersuchung bz. Abstellung. Im Allgemeinen war die Isolation im südlichen und südwestlichen Theile des Landes geringer, als in den übrigen. Dieses Verhältnifs rührte ohne Zweifel von dem höheren Feuchtigkeitsgehalt der Luft in jenen Gegenden her. Die Isolation richtete sich u. A. auch oft nach dem mehr oder weniger guten Zustand der Linien, der Beschaffenheit der Isolatoren u. s. w.

Nicht selten ist es vorgekommen, dafs ein wesentlich störender Fehler zeitweise sich zeigte und dann während längerer Zeit nicht verspürt wurde. Derselbe war dann so beschaffen, dafs seine Lage durch Messung nicht festgestellt werden konnte, hauptsächlich deshalb, weil der Leitungswiderstand

fast mit jeder Secunde sich wesentlich änderte. Im Jahre 1879 wurden zwei solcher Fehler entdeckt. Beide rührten daher, dafs die Drahtvereinigung mangelhaft war. Von den bemerkenswerthen Fehlern gröfserer Ausdehnung verdienen Erwähnung die bedeutenden Ableitungen auf den holländischen Linien, von Gothenburg bis Helsingborg, welche am Schlufs des Jahres 1878 und Anfangs 1879 jede Korrespondenz auf dieser Linie unmöglich machten. Durch tägliche Untersuchungen wurde entdeckt, dafs die Ableitungen längs der Linien vertheilt waren, deren durchgreifende Ausbesserung nunmehr trotz der unpassenden Jahreszeit stattfinden mufste. Auf der Linie zwischen der Hauptstadt und Gothenburg entstanden Ende Januar 1879 gleichfalls, südlich von Falköping, so bedeutende Ableitungen, dafs, nach fruchtlosen Versuchen zu korrespondiren, eine Uebertragung bei der Station Sköfde eingerichtet werden mufste. Die Ableitungen waren durch äufserst starke und anhaltende Reifbildung veranlafst, wodurch der Draht, die Isolatoren und die Stangen gleichsam zusammenwuchsen; zudem war die Temperatur derart, dafs der Reif sich die ganze nächste Zeit feucht hielt.

Im Laufe des Jahres 1879 kamen im Ganzen 998 Linienfehler von solcher Beschaffenheit vor, dafs das Telegraphiren dadurch theilweise unterbrochen oder wesentlich gehindert wurde. Zahl und Beschaffenheit der auf den Linien an Eisenbahnen und an Landstrafsen vorgekommenen Fehler ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich.

| | Linienfehler | | | Linienfehler auf 1000 km Drahtlänge | |
|---|---|---|---|---|---|
| | an Eisenbahnen. | an Landwegen. | zusammen | an Eisenbahnen. | an Landwegen. |
| Schäden an den Stangen . | 0 | 202 | 202 | 0,0 | 17,0 |
| Bruch des Leitungsdrahts . | 21 | 208 | 229 | 2,5 | 17,5 |
| Ableitung . . . . . . . . | 7 | 41 | 48 | 0,8 | 3,5 |
| Kontakt . . . . . . . | 126 | 393 | 519 | 15,2 | 33,2. |

Wie bereits im vorjährigen Bericht erwähnt worden, kommen Fehler weit weniger an den Eisenbahn- als an den Landtelegraphenlinien vor. Doch mufs berücksichtigt werden, dafs die Telegraphenlinien an Eisenbahnen neuer sind als die übrigen.

Ende 1879 betrug die Zahl der Staatstelegraphenstationen 177, d. s. zwei weniger als im Vorjahr. Zählt man zu diesen Stationen die 183 Stationen der Staatseisenbahnen und 399 der Privatgesellschaften, so erhält man insgesammt 759 Telegraphenanstalten oder 45 mehr als im Vorjahr. Die Staatstelegraphenanstalten werden in drei Klassen eingetheilt. Zur ersten Klasse, welche ununterbrochen Dienst hält, gehören nur die vier Stationen Gothenburg, Malmö, Stockholm und Sundswall, zur zweiten Klasse mit vollem Tagesdienst gehören 50 Stationen und zur dritten Klasse mit beschränktem Tagesdienst die übrigen 123 Stationen. Die dünnbevölkerten Landstriche des unwirthlichen Nordens sind naturgemäfs mit nur wenigen Telegraphenanstalten versehen. Im Län (Bezirk) Norbotten entfällt eine Telegraphenanstalt erst auf 17 509 qkm, in Jemtland auf 7 240 qkm, im Westerbotten auf 5 683 qkm. Am günstigsten steht Malmöhus da mit 81 qkm, Örebro mit 175 und Westermoreland mit 184 qkm. Im Durchschnitt für ganz Schweden entfällt eine Telegraphenanstalt auf 586 qkm und auf 5 971 Einwohner.

Die Zahl der im Betriebe befindlichen Morse-Apparate belief sich auf 512, gegen 1878 drei weniger. Hierzu kommen 3 Wheatstone-, 1 Typendruck-, 2 Zeiger- und 6 Doppelschreibapparate. Die Zahl der imprägnirten Stangen betrug 5 861, die der Isolatoren 8 218, das Gewicht der Drähte 1 570 Zentner.

Angestellte Beamte waren Ende 1879 vorhanden 395, oder drei weniger als im Vorjahr. Darunter befanden sich 141 weibliche Personen. Ausserdem waren im Telegraphendienst aushülfsweise beschäftigt 81 männliche und 252 weibliche, zusammen 333 Personen, so dafs die Gesammtzahl der Beamten 728 betrug. Mehr als die Hälfte davon, nämlich 379, gehören dem weiblichen Geschlecht an. Unterbeamte waren 238 vorhanden. Den Dienst bei den 16 optischen Telegraphenanstalten versahen 6 Personen. Das Gesammtpersonal bestand somit aus 972 und unter Hinzurechnung des Personals der General-Direction aus 986 Personen. Da gegenwärtig der Zugang von aushülfsweise beschäftigten Telegraphisten den Bedarf vollkommen deckt, hat die Verwaltung beschlossen, bis auf Weiteres weibliche Eleven nicht mehr anzunehmen. Für die bereits angenommenen, die ohne Absolvirung eines Lehrkursus zu überzähligen Telegraphistinnen befördert worden waren, wurde ein solcher Kursus angeordnet, welcher den 1. September begann und Ende November schlofs. Mit Rücksicht auf die veränderten Grundsätze, welche nunmehr für die Annahme von Eleven in Kraft traten, und da eine Ausschliefsung von Eleven auf unbestimmte Zeit nicht mehr stattfinden sollte, wurden sämmtliche von früher her übrig gebliebenen weiblichen Eleven aufgefordert, sich zu dem erwähnten Lehrkursus einzustellen; gleichzeitig wurde ihnen eröffnet, dafs, wenn sie die Prüfung beständen, sie in der vorgeschriebenen Ordnung Beförderung erhalten sollten, dafs dagegen alle anderen, sowie diejenigen, welche die Meldung unterlassen hätten, aus dem betreffenden Verzeichnifs gestrichen werden würden. Zu dem Kursus meldeten sich 10 weibliche Eleven, welche in sämmtlichen Gegenständen die Prüfung bestanden.

An den Pensionseinrichtungen nahmen im Jahre 1879 369, an der Wittwen- und Waisenkasse 291 Personen Theil. Pension erhielt im Jahre 1879 eine Person, Wittwen- und Waisengelder empfingen 10 Personen. Die Mittel der Pensionsanstalt betrugen 474 837 Kr. 79 Öre, die der Wittwen- und Waisenkasse 110 866 Kr. 92 Öre.

Die Zahl der Telegramme belief sich insgesammt auf 902 965 Stück; darunter befanden sich 859 968 gebührenpflichtige und 42 997 gebührenfreie. Von den gebührenpflichtigen wurden im inneren Verkehr 511 432, nach dem Auslande 134 426, vom Ausland 146 344, im Durchgang 67 766 Stück befördert. Unter den gebührenfreien sind enthalten 26 783 inländische, nämlich 11 378 Dienst- und 15 405 Witterungstelegramme; nach dem Auslande wurden abgesandt 1 136 Dienst- und 5 135 Witterungstelegramme, zusammen 6 271, vom Auslande gingen ein 1 432 Dienst- und 5 016 Witterungstelegramme, zusammen 6 448, im Durchgang wurden befördert 1 212 Dienst- und 2 283 Witterungstelegramme, zusammen 3 495 Stück. Die Gesammtzahl der Diensttelegramme betrug hiernach 15 158 Stück, die der Witterungstelegramme 27 839 Stück. Unter den gebührenpflichtigen Telegrammen befanden sich 5 676 Staatstelegramme, 155 verglichene, 125 mit Empfangsanzeige und 58 473 von Eisenbahntelegraphen übernommene. Eine dem Bericht beigefügte Tabelle über die Zahl der bei den Staatstelegraphenanstalten aufgelieferten gebührenpflichtigen Telegramme nach den einzelnen Staaten ergiebt, dafs der Verkehr am schwächsten ist in den Monaten Dezember, Januar, Februar, am stärksten im Oktober.

Im Vergleich zum Vorjahr ist in der Zahl der gebührenpflichtigen Telegramme eine Verminderung um 71 778 Stück oder 7,7 pCt. eingetreten, davon entfallen auf die inländischen 51 830 Stück.

Ueber den Verkehr mit dem Auslande wird von jeder Telegraphenanstalt eine sehr genaue Statistik geführt, welche auch die einzelnen Länder unterscheidet. Danach sind befördert worden:

| | nach | aus |
|---|---|---|
| Belgien und Luxemburg | 3 318 | 3 548 |
| Dänemark | 29 592 | 33 582 |
| Frankreich, Algier und Tunis | 9 139 | 10 027 |
| Griechenland und Ionische Inseln | 5 | 4 |
| Italien | 669 | 773 |
| Malta | 2 | 5 |
| Niederland | 2 548 | 2 500 |
| Norwegen | 18 668 | 16 796 |
| Portugal | 272 | 358 |
| Rumänien | 38 | 40 |
| Rufsland | 12 151 | 14 211 |
| Schweiz | 375 | 378 |
| Serbien | 2 | 2 |
| Spanien und Gibraltar | 858 | 968 |
| Grofsbritannien und Irland | 31 079 | 34 636 |
| Türkei | 108 | 96 |
| Deutschland | 23 971 | 26 517 |
| Oesterreich-Ungarn und Montenegro | 652 | 612 |
| Afrika | 13 | 38 |
| Nord- und Central-Amerika | 941 | 1 203 |
| Südamerika | 8 | 8 |
| Asien | 17 | 28 |
| Australien | 9 | 20 |
| zusammen | 134 426 | 146 344 Telegr. |

An dem Telegrammverkehr mit dem Auslande, in beiden Richtungen, nehmen Theil Grofsbritannien mit 23,1 pCt., Dänemark mit 22,5, Deutschland mit 17,9, Norwegen mit 12,6, Rufsland mit 9,1, Frankreich mit 7,6, Belgien und Niederland mit 4,2, die übrigen Länder mit 3,1 pCt.

Die aus dem Telegraphenverkehr erwachsene Gebühreneinnahme belief sich auf 1 684 494 Kr. 15 Öre, worin die auf Grund verschiedener Uebereinkommen für gewisse Seefahrts- und Witterungstelegramme zu erstattenden Gebühren mit enthalten sind. Von dieser Summe ist der Betrag abzuziehen, welcher zu zahlen war für bezahlte Antworten, für Telegramme, welche innerhalb des Landes durch den Bahntelegraphen, mittels Post sowie durch gewöhnliche oder Eilboten weiter befördert wurden, ferner die an die Postverwaltung zu zahlende Vergütung für die zur Frankirung von Telegrammen verwendeten Postfreimarken, endlich der für die Beförderung der Telegramme im Auslande gezahlte Betrag. Nach Abzug dieser Einzelbeträge verbleibt eine Telegrammgebühreneinnahme von 1 106 452 Kr. 31 Öre. Im Vorjahre belief sich diese Einnahme auf 1 191 046 Kr. 91 Öre, so dafs im Jahre 1879 eine Mindereinnahme von 84 594 Kr. 60 Öre oder von 7,1 pCt. hervortrat. An dieser Mindereinnahme ist der inländische Verkehr mit 55 548 Kr., der ausländische mit 29 046 Kr. betheiligt.

Die Einnahme für ein internes Telegramm beträgt im Durchschnitt 1,16 Kr., für ein ausländisches 1,62 Kr., für ein Transittelegramm 0,83 Kr. Rechnet man zu den vorstehend für ein inländisches Telegramm ausgerechneten Gebühren den Antheil für die theils mit Staats-, theils mit Bahntelegraphen beförderten Telegramme, so ergiebt sich als Durchschnittsertrag von einem inländischen Telegramm der Betrag von 1,22 Kr. = 137 Pfennig, wogegen im Deutschen Reichstelegraphengebiet diese Gebühreneinnahme sich auf 85 Pfennig berechnet.

Von den angekommenen, nach schwedischen Stationen gerichteten gebührenpflichtigen Telegrammen konnten 2 312 Stück oder 0,35 pCt. den Empfängern nicht zugestellt werden.

Anträge auf Erstattung der gezahlten Telegrammgebühren wegen fehlerhafter Beförderung wurden in Bezug auf 25 Telegramme theils von inländischen, theils von ausländischen Korrespondenten gestellt. Die deshalb angestellten Untersuchungen ergaben, dafs nur 7 von diesen Telegrammen innerhalb Schwedens unrichtig behandelt worden waren.

Mit dem 1. April 1879 trat die Ermächtigung in Kraft, dafs Staats- und Privattelegramme auf den Telegraphenlinien der Staats- und Privateisenbahnen befördert werden können, sofern deren Linien in Verbindung mit dem Staatstelegraphennetz stehen. In das Berichtsjahr fällt auch die vom 10. Juni bis 28. Juli stattgehabte Telegraphenkonferenz zu London. Die durch dieselbe getroffenen Festsetzungen sind s. Z. hinlänglich bekannt geworden.

Die Finanzergebnisse der schwedischen Telegraphenverwaltung sind in diesem Jahre, wie auch im Vorjahr, nicht mehr so günstig wie in früheren Jahren. Die Abrechnung schliefst mit einem Defizit von 35 317 Kr. 57 Öre ab, um welches die Ausgaben in Höhe von 1 165 423 Kr. 95 Öre die Einnahmen von 1 130 106 Kr. 58 Öre übersteigen.

In Anbetracht dieses Geldopfers verdienen die Anstrengungen der schwedischen Telegraphenverwaltung, die Einwohner der Vortheile der Telegraphie theilhaftig zu machen, um so gröfsere Anerkennung.

---

## 104. Ist das Zeitballwesen eine englische Erfindung?

Vom Herrn Geheimen expedirenden Secretair C. A. Schmitt in Berlin.

Nach den über das Zeitballwesen bisher verbreiteten Nachrichten scheint als feststehend angenommen zu werden, dafs die Ehre der ersten Erfindung dieser für die Schifffahrt hochwichtigen Einrichtung den Engländern gebühre. Auch der Verfasser des Aufsatzes »Englische Zeitballeinrichtungen« im Jahrgange 1876 dieser Blätter, ist von dieser Annahme ausgegangen. Auf S. 692/693 heifst es daselbst: »Aus diesem Streben (Einrichtungen zu treffen, die Regulirung des Ganges der Schiffsuhren zu erleichtern) sind die sogen. Zeitbälle entstanden, deren Erfindung den Engländern, bei denen das Bedürfnifs nach derartigen Hülfsmitteln sich am lebhaftesten geltend machte, zu danken ist. Der erste Zeitball wurde im Jahre 1833 in Greenwich auf der dortigen Königlichen Sternwarte aufgestellt.«

Indem Verfasser von älteren Hülfsmitteln zum Zeichengeben in die Ferne, (Fackeln, Flaggen, Fanalen, Rufposten u. s. w.) absieht, möchte derselbe die Aufmerksamkeit auf eine Deutsche Zeitballeinrichtung lenken, hinsichtlich deren die gegenwärtig zugänglichen Nachrichten bis in das Jahr 1498 zurückreichen. Den nächsten Anlafs, auf den Gegenstand zurückzugehen, bot die nachbezeichnete Stelle aus Göthe's Briefen »Aus einer Reise in die Schweiz über Frankfurt, Heidelberg, Stuttgart und Tübingen im Jahre 1797«. Die betreffende Stelle (sie handelt von der Tour »von Heidelberg über Heilbronn und Ludwigsburg nach Stuttgart«) lautet:

Heilbronn, den 28. August 1797.

— — »Abends um 6 Uhr fuhr ich mit dem Bruder des Wirths auf den Wartberg. Es ist, weil Heilbronn in der Tiefe liegt, eigentlich die Warte und dient anstatt eines Hauptthurms. Die wesentliche Einrichtung oben aber ist eine Glocke, wodurch den Ackerleuten und besonders Weingärtnern ihre Feierstunde angekündigt wird. Der Thurm liegt ungefähr eine halbe Stunde von der Stadt auf einer mit buschigem Holz oben bewachsenen Höhe, an deren Fufs Weinberge sich herunterziehen.« — —

»Bei der Erzählung von der Warte habe ich einer artigen alten Einrichtung zu erwähnen vergessen. Oben auf dem Thurme steht ein hohler, mit Kupferblech be-

schlagener Knopf, der zwölf bis sechszehn Personen zur Noth fassen könnte. Diesen konnte man ehemals mannshoch in die Höhe winden und eben so unmittelbar wieder auf das Dach herablassen. So lange der Knopf in der Höhe stand, mufsten die Arbeiter ihr Tagewerk verrichten; sobald er niedergelassen ward, war Mittagsruhe oder Feierabend. Seiner Gröfse wegen konnte man ihn überall erkennen, und dieses dauernde Zeichen war zuverlässiger als das Zeichen der Glocke, das doch verhört werden kann. Schade, dafs dieses Denkmal alter Sinnlichkeit aufser Gebrauch gekommen ist.«

So weit Göthe. Die angestellten weiteren Nachforschungen haben seine Angaben über den Signaldienst auf dem Heilbronner Wartberge in vollem Umfange bestätigt.

In einer Beschreibung des Oberamts Heilbronn, herausgegeben vom Königl. Württembergischen statistisch-topographischen Büreau, heifst es u. A. bei der Stadt Heilbronn:

»Im nahen Walde ist noch ein grofser germanischer Grabhügel, und vorn an der Neckarseite stehet ein runder Wartthurm, 60 Schuhe und mit dem Dache 68 Schuhe hoch und 53 im Umfange. Der Eingang ist wie bei den Warten auf dem Heuchelberg und bei Besigheim in einem oberen Stockwerk, so dafs man sich ehdem einer Leiter bedienen mufste, um ein- und auszusteigen. Sehr wahrscheinlich sind alle diese Warten von den Grafen von Calw, welche auch Löwenstein, Ingersheim etc. besafsen und schon im 9. Jahrhundert auch die Gaugrafen im Zabergäu und in benachbarten Gauen gewesen sind, erbaut worden, damit von diesen Warten aus durch Fahnen, Feuer, Rauch und dergl. Zeichen gegenseitig gegeben werden konnten.«

»Der Nordberg mit Weinbergen und mit Leibeigenen, welche diese zu bebauen hatten, wird namentlich unter den Besitzungen genannt, welche Utha von ihrem Vater, dem Pfalzgrafen Adalbert II von Calw erhalten und dem Kloster Hirschau zum Heil ihrer Seele geschenkt hat.«

»Später kam der Berg durch Kauf an die Stadt Heilbronn, welche auch einen Wächter auf dem Wartthurme anstellte, der mit den Thurmwächtern in der Stadt zu korrespondiren hatte. Um Signale deutlicher geben zu können, ward im Jahre 1498 ein grofser Knopf aus Eisen, später aus Zwilch auf diesen Thurm gesetzt, welcher durch eine Helmstange auf- und niedergelassen werden kann, und am 11. Mai 1610 wurde der kupferne Knopf aufgesetzt, der jetzt (1865) noch als eine Kuriosität besucht wird. Denn er hat 24 Schuhe im Umfange und 8 Schuhe im Durchmesser, so dafs sich mehrere Menschen zu gleicher Zeit in demselben aufhalten können. In der Nacht vom 1. zum 2. Januar 1743 war der vierte Theil des Kupfers dieses Knopfes gestohlen worden. Später gestand ein in Weinsberg wegen eines Mordes verhafteter Gauner, Singer Thomas genannt, der am 26. März 1745 erst nach dem 11. Stofse mit dem Rade unter dem Weinsberger Galgen sein Leben ausgehaucht hat, dafs er dieses Kupfer entwendet hätte.«

»So lange Heilbronn noch Reichsstadt war, mufste der Wartthürmer laut Rathsbeschlufs vom 6. Juli 1568 den Knopf täglich morgens in die Höhe winden, und wenn die Feldarbeiter Feierabend hatten, wieder niederlassen.«

Die bezüglichen Rathsprotokolle liegen dem Verfasser in Abschrift vor. Dieselben reichen bis 1568 zurück; Nachforschungen nach älteren Urkunden würden kaum Aussicht auf Erfolg haben, da das Heilbronner Archiv im Jahre 1535 durch eine Feuersbrunst völlig zerstört worden ist.

Die betreffenden Auszüge lauten wie folgt:

Dienstag, den 6. Juli 1568.

»Der Wärter soll, wenn es Eilf geschlagen hat, je einmal die Stund anschlagen, dan den Knopf fallen lassen, dafs und so er will, nachholen und den Knopf wieder aufziehen, nit zu der nächsten Gloke eine andere Zeit,

noch in dem Aufziehen des Knopfes eine Stund erwarten, sondern sich fordern.«

Vom 9. März 1609. S. 161.

»Herr Michael Maler, — Paumeister bringt für, dafs sie Paumeister gestern den Wartknopf besichtiget und befunden, dafs er vom Waſser ziemlich faul,

Hat sich der Kupferhammerschmidt erpoten, das Kupfer gar dün zu schlagen und damit zu machen, also dafs man keinen Zwilch bedürfe, khund in gleichen Kosten beschehen, und dieweil ein Erbar Rath vor diesem entschloſsen, ein Gloklin uff die Wartt fordern zu lassen, tragen sie Bericht, ob man selbig solle kaufen lassen, oder ob mans allein solle pflegen.«

Vom 1. Juni 1609. S. 337.

»Der Wartknopf soll von Kupfer gemacht werden mit Rath der Steuerherrn.«

Aus dem Jahre 1797 liegen die Nachrichten Göthes vor. Der Heilbronner »Zeit-Knopf« wird daselbst eine »artige alte Einrichtung« genannt. Damals scheint aber eine Benützung nicht stattgefunden zu haben, denn es heifst in dem Briefe weiter: »Schade, dafs dieses Denkmal alter Sinnlichkeit außer Gebrauch gekommen ist.«

Es mag dahin gestellt bleiben, inwieweit vielleicht Goethes Bemerkungen zur Wiederaufnahme des Signaldienstes auf dem Heilbronner Wartberge Veranlassung gegeben haben. Dafs eine derartige Wiederaufnahme thatsächlich stattgefunden hat, bekunden die nachstehenden Angaben.

Auszug aus der vom Magistrate in seiner Sitzung vom 26. August 1816 erlassenen Instruktion für den Pächter des Wartberges.

»Sommer wie Winter mufs derselbe für die Feldleute das Zeichen der Feierstunden und Mittagsstunden auf folgende Art geben, dafs Morgens mit dem Eintritte der Arbeitsstunde der Knopf in die gewöhnliche Höhe gewunden, um 11 Uhr wieder herab, und bis 12 Uhr unten gelassen werde. Sodann ist er wieder hinauf zu winden, und erst bey dem Eintritt der Abendfeierstunde wieder herunter zu lassen.

2.

Hat er den Tag über von Früh bis Abends die Stunden zu schlagen, um 11 Uhr aber jedesmal 3 bis 4 Minuten lang zu läuten, und dies auch während der Weinlese Abends in dem Augenblik zu thun, wenn der Knopf herunter gelassen wird.«

Im Laufe der Jahre wurde dann das Zeichengeben mit dem Knopfe auf die Zeit der Weinlese beschränkt. In dieser Beziehung lauten die freundlichst zur Verfügung gestellten Nachrichten aus Heilbronn: »Wahrscheinlich wegen hohen Alters des Wirthschaftspächters Nast wurde demselben das Zeichengeben mit dem Knopfe für gewöhnlich erlassen, denn in dem Pachtprotokoll vom 4. Dezember 1825, § 9, steht nur noch: dafs er wie bisher im Herbst das Zeichen mittelst Auf- und Abwindens des Knopfes und der Glocke zu gehöriger Zeit Früh und Abends zu geben habe. Die gleiche Bedingung ist seinem Sohne und Nachfolger Karl Nast im § 9 des mit ihm am 13. September 1842 abgeschlossenen Pachtvertrages gemacht worden.«

Im Jahre 1868 war die Rolle des Heilbronner Zeitballs ausgespielt. Der alte Knopf aus Leinwand mit Kupferblecheinfassung wurde abgenommen und als ehrwürdiges Erinnerungsstück behufs dauernder Aufbewahrung nach dem städtischen Archiv geschafft. Die Anbringung eines neuen Knopfes hat nicht stattgefunden.

Es bedarf keiner weiteren Ausführung, dafs die »artige alte Einrichtung«, welche in den wohlgepflegten Weinbergen der Heilbronner Rathsherren durch vier Jahrhunderte die Zeit verkündete, im Grundgedanken völlig den neueren Zeitballeinrichtungen entspricht. Der Umstand, dafs bei dem »ersten Zeitball« in Greenwich (errichtet 1833) später (im Jahre 1852) zur weiteren Verbesserung die Elektrotechnik zu Hülfe genommen

wurde, vermag an dieser Auffassung Nichts zu ändern.

Auch die Thatsache mufs als festgestellt gelten: dafs im Jahre 1833, als der Greenwicher Zeitball als angeblich neue, bahnbrechende Einrichtung in Wirksamkeit trat, die alte Heilbronner Einrichtung des »Zeit-Knopfes« in fortdauernder Benutzung stand, und dafs um jene Zeit Gelegenheit geboten war, sich aus Göthe's »Schweizerreise« (lt. Gödeke in der jetzigen Anordnung erschienen in demselben Jahre 1833, im dritten Band der nachgelassenen Werke) über das System des Heilbronner Knopfes ausreichend zu unterrichten. Dafs damals, zum Mindesten in Württemberg, die Aufmerksamkeit auf letzteren hingelenkt war, bekundet die freundliche Mittheilung des gegenwärtigen Heilbronner Stadtarchivars, »wie er sich erinnere, dafs dem im Jahre 1833 den Wartberg besuchenden, nun verewigten Könige Wilhelm von Württemberg verschiedene Auszüge aus den Rathsprotokollen von Heilbronn vorgelegt wurden, wonach der Thürmer auch in Kriegszeiten mittels des Knopfes Zeichen geben mufste.«*)

Woher die Heilbronner die Idee zur Einrichtung ihres Zeitballs hatten, und von wem bz. aus welchem Jahre vor 1498 die Erfindung stammte, darüber hat sich bisher nichts ermitteln lassen. Mögen auch die Urkunden zur Beantwortung dieser Fragen durch den Archivbrand im Jahre 1535 vielleicht vernichtet sein, so genügt doch das bisher Ermittelte zur Begründung der Zweifel, ob die Ehre der ersten Erfindung des Zeitballs thatsächlich den Engländern gebühre. Die weitere Ausfechtung der Frage stellt der Verfasser Fach- und Sachverständigen anheim.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Der Postverkehr des dünn bevölkerten, fernen amerikanischen Westens, namentlich in den gebirgigen Theilen von Colorado und Nebraska, wird nicht selten noch auf eine höchst primitive, wenn auch den örtlichen Verhältnissen entsprechende Weise bewerkstelligt. Die Postverbindungen nach den bedeutenderen Orten des Hochlandes, soweit dieselben aufserhalb des Schienennetzes liegen, werden allerdings durch Eilwagen unterhalten, welche mit grofser Eleganz ausgestattet und mit charakteristischer Schnelligkeit und Kühnheit befördert werden. Hauptsächlich wird der Postverkehr für das Bergland im Ganzen aber zur Zeit noch durch berittene Postboten, »*Pony Expresse*«, vermittelt, welche auf ihrer Tour auch die entlegensten Wohnstätten aufsuchen müssen. An bestimmten Stellen ihrer Strafse sind Relais aufgestellt, so dafs die Reiter ohne Verzug das ermüdete Pferd gegen ein frisches vertauschen und mit der thunlichsten Beschleunigung ihre Geschäfte erledigen können. In dem harten Winter dieser Gegenden müssen die Briefträger Schneeschuhe tragen, um den Umgang in den weit aus einander gezogenen Ortschaften ihres Bestellbezirkes zu verrichten, wenn sie nicht in die Gefahr gerathen sollen, hoffnungslos in dem fufstiefen Schnee zu versinken. Das an Gefahren und Beschwerden reiche Leben dieser Leute hat dieselben in Amerika bereits zu beliebten Romanfiguren gemacht. Insbesondere verwendet dieselben Bret Harte in seinen bewunderten, auch in Deutschland gekannten und viel gelesenen Schilderungen des westamerikanischen Lebens gern und in wirkungsvollster Weise. Wir dürfen hier nur an Yuba Bill, den berühmten kalifornischen Postillon erinnern, diesen originellen

*) Die Beschaffung der betreffenden Auszüge ist bisher nicht gelungen; die Fortsetzung diesfälliger Nachforschungen ist aber zugesagt.

Typus einer, trotz ihrer Vorliebe für starke Getränke und unverblümte Ausdrucksweise, tüchtigen und achtungswerthen Berufsklasse. Es ist nicht zu leugnen, dafs die nervige Kraft in den Handlungen und der Redeweise, sowie die Gesundheit der Empfindungen dieser Personen einen wohlthuenden Ersatz gewährt für das romantische Element in den herkömmlichen Romanfiguren, welches jenen allerdings gänzlich abgeht. Dazu haben auch der Postreiter und der tollkühne Postillon noch den Vortheil, aus dem vollen Leben gegriffene Gestalten zu sein, wenn sich auch absehen läfst, dafs ihrem Berufe bald ein Ziel gesteckt sein wird, durch die mehr und mehr vordringende Kultivirung des amerikanischen Westens und die besseren Transportmittel in deren Gefolge.

*(Illustr. London News.)*

---

Neue Funde von klassischen Alterthümern. Aus Athen wird berichtet, dafs Taucher von der Insel Aegina, mit der Aufsuchung von Schwämmen beschäftigt, in der Nähe der Insel Delos auf dem 15 m tiefen Meeresgrunde ein bronzenes Rofs in Lebensgröfse, anscheinend einen Reiter tragend, entdeckt und einzelne Theile desselben bereits ans Tageslicht gefördert haben. — Aus Pompeji wird die Auffindung einer ausgezeichneten Fontainenfigur, eines trunkenen jungen Faunes, gemeldet, der stark nach vorn übergebeugt einen Schlauch an seine Brust drückt, aus dem das Wasser entquillt. Bei den daselbst ununterbrochen fortgesetzten Ausgrabungen ist ferner in letzter Zeit ein Haus blofs gelegt, welches ohne Zweifel das gröfste und eins der interessantesten aller bisher entdeckten ist. Man hat ihm, da seine Entdeckung mit der entsprechenden Feier der Wiederauffindung Pompejis zusammenfiel, den Namen »Haus der hundertjährigen Jubelfeier« gegeben. Dasselbe füllt den Raum zwischen drei Strafsen der 9. Region aus, enthält u. a. zwei Atrien, ein Frigidarium, ein Tepidarium und ein Calidarium. Das Mosaikpflaster der Fufsböden und die Malereien, die fast alle Wände bedecken, sollen von höchstem Werthe sein. (Deutsche Bauzeitung.)

---

Sienna-Erde zum Versand durch die Post nicht geeignet. Unter den Ende September mit dem Dampfer »Donau« nach New-York gelangten Poststücken befand sich ein aus Italien kommender Postsack, der etwa 400 Briefe, 350 Packete Drucksachen und 15 kleine Kistchen enthielt, die an Herren D. F. Tiemann in New-York adressirt und mit gebrannter Sienna-Erde, einer Malerfarbe, gefüllt gewesen waren. Beim Oeffnen des Postsackes entdeckte man, dafs diese Kistchen gebrochen waren und ihr Inhalt sich über die Briefe und Packete verbreitet hatte, deren Adressen dadurch fast unleserlich geworden waren. Fast alle Briefe mufsten mit neuen Couverts versehen und frisch adressirt werden. Postmeister James wird die Aufmerksamkeit der italienischen Regierung darauf lenken, dafs Sienna-Erde sich nicht zum Versand durch die Post eignet.

---

Wachsthum griechischer Städte. Die neueste Volkszählung in Griechenland weist eine aufserordentliche Vermehrung der Bevölkerung einzelner Städte auf. So ist die Zahl der Einwohner Athens von 48 107 im Jahre 1870 auf 68 677 im Jahre 1879 gewachsen; während derselben Zeit stieg die Bevölkerungsziffer in Piräus von 11 047 auf 21 618, in Patras von 26 190 auf 34 227. Eine mäfsigere Zunahme zeigt sich in Korinth von 6 047 auf 7 575, in Sparta von 10686 auf 12 007 und in Theben von 5 273 auf 6 022. Ergasteria (Laurion), welches nach 1876 nur 3 800 Einwohner zählte, hat heute 6 500; vor vierzehn Jahren stand hier nur eine elende Hütte. (Ausland.)

---

**Die Postanstalten in Westerland auf Sylt und in Borkum** sind während des diesjährigen Sommers 122 bz. 108 Tage in Thätigkeit gewesen. Bei der ersteren sind in dieser Zeit 131 171 Postsendungen vorgekommen, nämlich abgegangen 60 948 Stück Briefsendungen, 3 076 Stück Packet- und Geldsendungen, eingegangen 64 776 Stück Briefsendungen, 2 371 Stück Packet- und Geldsendungen. Die Zahl der abgesandten Telegramme betrug 1 823, die der angekommenen 1 204.

Der Gesammtverkehr bei der Postanstalt in Borkum beziffert sich auf 48 589 Postsendungen; davon sind abgegangen 20 617 Stück Brief-, 1 360 Stück Packet- und Geldsendungen, eingegangen 24 050 Stück Brief-, 2 562 Stück Packet- und Geldsendungen. Telegramme wurden 1 624 abgesandt und 851 empfangen.

---

**Errichtung eines Denkmals für Rowland Hill.** Vor Kurzem hat in London eine Sitzung der für die Errichtung eines Denkmals zu Ehren Rowland Hill's zusammengetretenen Kommission unter dem Vorsitze des Lord Mayors stattgefunden. Von dem bezüglichen Kapital, welches sich einschliefslich der Zinsen auf 17 065 L beläuft, sollen nach dem Vorschlage der mit der Prüfung der Angelegenheit betrauten Unterkommission 2 000 L für die Aufstellung einer Statue Rowland Hill's in London und für die Herstellung einer Büste desselben in der Westminster-Abtei verwendet werden. Für die Statue ist bereits ein vorzüglicher Platz an der Südostseite der Königlichen Börse von den städtischen Behörden bereitwilligst zur Verfügung gestellt worden. Wegen Vereinigung des übrigen Geldes zum Betrage von 15 065 L mit einem bei dem General-Postamt bestehenden, zu wohlthätigen Zwecken bestimmten Fonds sind die Verhandlungen noch in der Schwebe.

---

**Das Projekt einer Eisenbahn von Guaymas nach Arizona** zum Anschlufs an die von Texas im Bau begriffene Bahn der Atchison Topeka- und Santa Fé - Eisenbahngesellschaft scheint sich nach dem Handelsbericht aus Guaymas für 1879 verwirklichen zu wollen. Der Kongrefs in Mexiko hat die Konzession vor Schlufs der letzten Sitzungen ertheilt, und man erwartet die Bestätigung von Seite des Senats. Inzwischen sollen schon 25 Ingenieure, sowie Schienen und Holz für diesen Zweck unterwegs sein, damit sofort nach Erlangung der gedachten Bestätigung die Arbeiten in Angriff genommen werden können.

---

**Die directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Christiania und Throndhjem** ist nach Fertigstellung der ca. 58 km langen Bahnstrecke Eidsvold-Hamar erzielt worden. Die ganze Länge der Eisenbahn beträgt 560,4 km. Für die Strecke Eidsvold-Hamar, welche bisher mittels Dampfbootes auf dem Mjösensee zurückgelegt wurde, sind rund 5 900 000 M. aufgewendet worden. Die Bahn hat Steigungen von 1 : 70 und 1 : 100. Die Brücke über den Minnesund ist 362 m lang. Die gröfste lichte Weite beträgt 62 m; der Oberbau liegt 15 m über dem Wasserspiegel, so dafs der Dampfboot-Verkehr nicht behindert wird.

(Deutsche Bauzeitung.)

---

# III. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

**1) L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Novembre 1880.

Organisation der österreichischen Postverwaltung. — Zur Geschichte des Briefes und des Briefschreibens. — Postalische Bücherkunde.

**2) Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 46. Berlin, 12. November 1880.

Strafsen und Postwesen der Schweiz (Schlufs). — Verkehrsnachrichten. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Mehrere Packete zu einer Begleitadresse. Neuerungen an Fernsprechapparaten. Numerirung der Plätze in den Eisenbahnwagen). — Störungen im Postbetriebe. — Zum Tage des 30jährigen Bestehens der Postfreimarken in Preufsen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Das Projekt des Telegraphennetzes in Hamburg. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphendienstes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

---

**3) Oesterreichische Monatsschrift für den Orient.** Herausgegeben vom orientalischen Museum in Wien. 15. Oktober 1880. No. 10.

Der obere Oxuslauf in kommerzieller Beziehung. Von H. Vámbéry. — Stand der Afrika-Forschung am Ende des siebziger Dezenniums. Von Dr. Philipp Paulitschke. — Landesprodukte Palästinas mit Rücksicht auf Kolonisation. Von Baurath Schick in Jerusalem. — Die englische Kolonie Tasmanien. Von Richard Oberländer. — Die Ausfuhr-Produkte Britisch-Indiens. Von J. E. O'Conor. — Miszellen: Die Leipziger Handelskammer über den transozeanischen Handel Deutschlands. Ein Oesterreicher in der chinesischen Tuchfabrik zu Lan-chou-fu. — Literaturbericht: Generalkarte der Balkanländer. Von A. Steinhauser.

**4) Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. Jahrgang 1880. 11. Heft.

Der Antiquar. Novelle von Emil Taubert. III. — Drei Jahre der Präsidentschaft von Rutherford B. Hayes. Von Rudolf Doehn. — Rom. Eine Studie von Ferdinand Gregorovius II. — Karl Georg v. Wächter. Von Hermann Seeger. — Charlotte Brontë. Eine biographische Skizze von Leopold Katscher. — Die Familie der Sonne. Von Dr. M. Wilhelm Meyer. III. — Heinrich v. Gagern. Von Walter Rogge. — Chronik der Gegenwart: Musikalische Revue. Politische Revue.

**5) Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rufslands. Herausgegeben von Carl Röttger. IX. Jahrgang. 7. Heft.

Die russische Kopfsteuer und ihre Reform. Von Georg Staehr. I. — Das russische Telegraphenwesen im Jahre 1878. — Ueber die Stellung der armenischen Sprache im Kreise der indo-europäischen. Von Prof. K. P. Patkanow. — Kleine Mittheilungen. Russische Bibliographie.

**6) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Dingler's polytechnisches Journal.** 1. Novemberheft.

Neuerungen an Telephonen und Mikrophonen. Von M. Dumoutier, G. H. Bliss, F. A. Gower und C. Roosevelt, Aug. Ladendorf, Karl Varey.

**La Lumière électrique.** Tome II. No. 21.

Le Congrès et l'exposition d'électricité en 1881. — Revue des travaux récents en électricité: Quelques mots encore sur le photophone. — Courants continus terrestres. Modifications de conductibilité provoquées par le passage d'un courant. — Force électromotrice des courants thermo-électriques dans le vide. — Le microphone Berliner. — Nouveau téléphone fondé sur les vibrations moléculaires.

**L'Electricité.** 3e Série. No. 21.

L'orage magnétique du 12 Octobre 1880. — Aurore boréale du 12 Aout 1880.

---

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 23.** BERLIN, DEZEMBER **1880.**




## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 105. Postpacketbeförderung in Niederland.

Auch die niederländische Postverwaltung, welche, wie dies in den westeuropäischen Staaten allgemein der Fall ist, sich bisher mit der Beförderung von Packeten nicht befafst hat, wird nunmehr dazu übergehen, einen Päckereiverkehr, wenn auch zunächst noch in beschränktem Umfange, zu organisiren.

Bei dem Interesse, welches die Entwickelung dieses Dienstzweiges in einem Nachbarstaate haben mufs, mit dem Deutschland in den regsten Handelsbeziehungen steht, lassen wir den betreffenden Gesetzentwurf sowie die denselben begleitenden Motive in deutscher Uebersetzung (mit Uebergehung der unwesentlicheren Punkte) nachstehend folgen.

Das Gesetz lautet:

Art. 1. Der Postdienst wird erweitert und dienstbar gemacht für die Beförderung von Packeten, welche das Gewicht von 5 kg nicht übersteigen.

Diese Erweiterung soll sich allmählich auf die verschiedenen Landestheile erstrecken, derart, dafs sie zwei Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes im ganzen Lande durchgeführt sein [illegible]

Art. 2. Für die Beförderung mit der Packetpost wird folgende Frachtgebühr, ohne Rücksicht auf die Entfernung, erhoben:

für Packete bis zum Gewicht von 1 kg 15 Cent,

für solche von einem Gewicht über 1 kg bis zu 3 kg 20 Cent,

für diejenigen vom Gewicht über 3 kg bis zu 5 kg 25 Cent.

Die Frachtgebühr wird vorausbezahlt.

Art. 3. Für in Verlust oder aufser Nachweis gekommene Packete, sowie

für den dem Inhalt derselben zugefügten Schaden wird dem Absender Entschädigung geleistet. Es liegt keine Ersatzverpflichtung vor:

a) wenn der Schaden die Folge höherer Gewalt ist;

b) wenn derselbe durch die mangelhafte Beschaffenheit des Gutes selbst

c) oder durch unzureichende Verpackung oder im Allgemeinen durch die Schuld oder Nachlässigkeit des Absenders entstanden ist.

Der Schaden, aus Anlafs verzögerter Bestellung, welche nicht durch Einwirkung höherer Gewalt verursacht worden ist, wird nur dann ersetzt, wenn der Inhalt des Packetes durch die Verzögerung verdorben worden ist.

Art. 4. Die im vorigen Artikel erwähnte Entschädigung erfolgt auf Grund des thatsächlichen Schadens, doch beträgt dieselbe in keinem Falle mehr als 2,50 Fl. für jedes Kilogramm oder einen Bruchtheil eines Kilogramms.

Art. 5. Angabe des Werthinhalts der Packete ist bis zum Betrage von 500 Fl. zulässig.

Aufser dem durch Art. 2 festgesetzten Porto ist für Packete mit angegebenem Werth eine Gebühr von 10 Cent für je 100 Fl. oder einen Bruchtheil von 100 Fl. zu erlegen. Diese Gebühr wird mit vorausbezahlt.

Art. 6. Der volle Betrag des angegebenen Werthes wird dem Absender vergütet, wenn das Packet bei der Post verloren geht oder aufser Nachweis gelangt.

Die Sendung wird als verloren gegangen oder aufser Nachweis gekommen angesehen, wenn dieselbe 30 Tage nach Einlieferung zur Post nicht zur Bestellung gelangt ist.

Der Anspruch auf Entschädigung erlischt, wenn der Antrag auf Ersatz nicht innerhalb 6 Monate nach Einlieferung der zu ersetzenden Sendung bei dem Minister für Handel u. s. w. eingereicht worden ist.

Sofern ein Theil des Inhalts auf der Post verloren geht oder aufser Nachweis kommt, ist in Gemäfsheit der Bestimmungen in Art. 93 des Handelsgesetzbuchs für diesen Theil Ersatz zu leisten.

Die durch Art. 3 gegebenen Vorschriften finden auch auf die Packete mit angegebenem Werth Anwendung.

Art. 7. Es bleibt vorbehalten, gegen Bezahlung einer entsprechenden Gebühr, auf Verlangen des Absenders, Gelegenheit zu einer beschleunigteren Bestellung der Packete zu bieten, als sie nach dem gewöhnlichen Dienstgange stattfindet.

Art. 8. Die Beförderung der Packete und der Postbeamten, unter deren Begleitung und Aufsicht die Begleitung stattfindet, erfolgt auf den Eisenbahnen, wenn es in einem Zug an Wagen oder Wagenabtheilungen der Postverwaltung fehlt, oder es in den Wagen oder Wagenabtheilungen an Raum gebricht, in den Güterwagen der Eisenbahnunternehmer, welche auf Verlangen der Postverwaltung verpflichtet sind, hierzu in ihren Wagen Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Art. 9. Für die Beförderung der Gegenstände der Packetpost auf den Eisenbahnen, gleichviel ob dieselbe in den Wagen oder Wagenabtheilungen der Postverwaltung oder in den Eisenbahnwagen stattfindet, wird den Eisenbahnunternehmern, auf Grund der Annahmebücher der Postverwaltung, die nachfolgende Frachtvergütung gezahlt:

7 Cent für Packete bis zum Gewicht von 1 kg;

11 Cent für Packete von mehr als 1 kg bis zu 3 kg;

15 Cent für Packete mit mehr als 3 kg bis zu 5 kg Gewicht.

Sofern mehr als eine Eisenbahnverwaltung bei der Beförderung betheiligt ist, wird der Betrag der Vergütung durch die Verwaltungen gemeinschaftlich nach gleichen Theilen bezogen.

Mit Zustimmung der Directoren der Bahnverwaltungen kann der Betrag der Vergütung für die Beförderung der Packete auch in Jahres- oder Vierteljahrs-Bauschsummen entrichtet werden. Die Beförderung der lediglich mit dem Packetpostdienste beschäftigten Beamten findet auf den Eisenbahnen kostenfrei statt.

Art. 10. Die Bestimmungen dieses Gesetzes betreffen den Inlandsverkehr.

Die Beförderung von Packeten mit der Post im Verkehr mit den Niederländischen Besitzungen und Kolonien

wie auch mit fremden Staaten wird, was den Verkehr mit fremden Staaten anbetrifft, durch Uns in Uebereinstimmung mit den Abkommen und Verträgen geregelt werden, welche in dieser Beziehung mit den fremden Staaten und Postverwaltungen zum Abschlufs kommen.

Die Vorschriften in Art. 8 und 9 dieses Gesetzes finden Anwendung auf solche Packete, welche bei dem im vorstehenden Artikel erwähnten Verkehr zur Beförderung kommen.

Art. 11. Es wird vorbehalten, festzusetzen:

a) welchen Umfang die Packete nicht übersteigen dürfen;
b) welche Gegenstände zur Versendung mit der Packetpost nicht zugelassen werden sollen;
c) welche Verpflichtungen den Absendern bezüglich der Verpackung der Gegenstände obliegen und welche Formalitäten durch dieselben bei Einlieferung zu beobachten sind;
d) welches Verfahren zu befolgen ist bezüglich solcher Packete, deren Annahme von den Adressaten verweigert worden ist, oder die aus anderen Gründen unbestellbar sind.

Art. 12. Der erste Satz in Art. 2 des Gesetzes vom 22. Juli 1870 wird wie folgt geändert:

Frankirte Briefe oder Packete mit Papieren, deren Gewicht 15 g übersteigt, unterliegen dem nachfolgenden Porto:

von mehr als 15 g bis zu 100 g einschliefslich 10 Cent;

von mehr als 100 g bis zu 250 g einschliefslich 15 Cent;

von mehr als 250 g bis zu 500 g einschliefslich 20 Cent.

Zwischen Postanstalten, auf welche sich nach Mafsgabe des Art. 1 der Postdienst für die Beförderung von Packeten mit beschränktem Gewicht erstreckt, werden keine Packete über 500 g hinaus gegen das Briefporto zur Versendung mit der Briefpost zugelassen.

Art. 14 und 15 beziehen sich auf Aenderungen des Postgesetzes vom 22. Juli 1870 und sind ohne Belang für die Packetpost-Einrichtungen.

Gegeben u. s. w.

Erläuterungsbericht zu vorstehendem Gesetz.

Die Beförderung von Gegenständen und Gütern geringen Umfangs und Gewichts zwischen verschiedenen Orten gehört hier zu Lande noch nicht in den Geschäftsbereich der Postverwaltung, sondern erfolgt durch die Eisenbahn-Gesellschaften oder andere öffentliche Transport-Anstalten.

Seit geraumer Zeit hat sich jedoch die Erfahrung fühlbar gemacht, dafs die Gelegenheiten zur Beförderung kleiner Packete den Anforderungen nicht genügen, und dafs besonders für den Verkehr zwischen Orten, welche nicht direct durch dasselbe Beförderungsmittel verbunden sind, in sehr unzureichender Weise gesorgt ist, so dafs wiederholentlich gegründete Klagen über verzögerte Ueberkunft, hohe Frachten und dergleichen laut geworden sind, wozu noch kommt, dafs es viele Orte giebt, die von jeder Gelegenheit zur Versendung so gut wie abgeschnitten sind.

Indessen ist eine befriedigende Regelung der gedachten Beförderung von unverkennbarem Belang für Handel und Gewerbe.

Diese Erwägungen haben die Regierung veranlafst, unter Berücksichtigung der vom Auslande gemachten Erfahrungen, eine Untersuchung darüber anzustellen, ob durch Erweiterung des Postdienstes dem vorhandenen Bedürfnisse genügt werden könnte, und zwar dergestalt, dafs man die Beförderung der Packete auf den bereits zur Briefbeförderung benutzten Verbindungswegen erfolgen läfst und auf allen Postanstalten des Landes Gelegenheit giebt, solche Sendungen, zu bestimmten Zeiten und gegen eine mäfsige Fracht, regelmäfsig in Empfang zu nehmen und zu versenden.

Die angestellte Untersuchung hat die Regierung nicht abgeschreckt, den Plan, welchen sie ins Auge gefafst hat, zur Ausführung zu bringen und zur Regelung der Angelegenheit den General-Staaten einen Gesetzentwurf vorzulegen.

Die der Postverwaltung für den Briefpostverkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden natürlich aus Anlafs der

Packetbeförderung einer Vermehrung bedürfen, da eine solche Diensterweiterung nicht ohne Aufwendung beträchtlicher Kosten auszuführen ist. Es läſst sich jedoch mit Recht erwarten, daſs diese Kosten, wenn auch nicht sogleich, doch verhältniſsmäſsig rasch durch die Einnahmen der Packetpost Deckung finden, und daſs die letzteren nach Verlauf von einigen Jahren die Kosten sogar übertreffen werden, obschon es auch dann groſse Schwierigkeiten haben dürfte, Ertrag und Kosten dieses Dienstzweiges durch ausreichend belegte Zahlen mit unzweifelhafter Sicherheit nachzuweisen.

Die ausschlieſsliche Befugniſs, welche sich der Staat bezüglich der Briefbeförderung vorbehalten hat, wird für die Packetpost nicht gefordert, und auch im allgemeinen Interesse nicht wünschenswerth sein. Den Beförderern von Frachtgut muſs es, wie bisher, freistehen, auch die Besorgung kleiner Packete zu übernehmen. Das Publikum muſs von den Gelegenheiten, welche die Privat-Transportanstalten bieten, nach wie vor Gebrauch machen können. Ehe dieser Gesetzentwurf abgefaſst wurde, sind daher auch die Eisenbahnunternehmer bezüglich des Vorhabens der Regierung gehört worden.

In den hierauf eingegangenen Antworten wird das Bedürfniſs der Einrichtung einer Packetpost allgemein anerkannt, wenigstens für Orte, die nicht an einer Eisenbahn gelegen sind; die Eisenbahn-Gesellschaften erklären sich in den Antworten gleichzeitig zur Mitwirkung bereit, stellen hierbei jedoch ihre Ersatzansprüche für den Schaden, welcher ihnen aus dem Unternehmen entstehen wird, in den Vordergrund.

Das Verlangen einzelner Eisenbahnunternehmer, die an der Eisenbahn gelegenen Ortschaften bei der neuen Einrichtung unberücksichtigt zu lassen, ist unannehmbar. Durch dergleichen halbe Maſsregeln würde dem Publikum nicht gedient sein, und der hauptsächlichste Zweck, nämlich die Herstellung einer Gelegenheit, kleinere Packete nach allen Orten des Landes gegen eine gleiche und mäſsige Frachtgebühr versenden zu können, würde verfehlt werden. Viele an der Eisenbahn gelegene Ortschaften würden dann hinter den anderen zurückstehen. So z. B. beträgt die Gebühr für die Beförderung eines Packetes im Gewicht von 5 kg auf der Eisenbahnstrecke Groningen–Utrecht 30 Cent, zwischen Mastricht und Luik werden 38 Cent und zwischen Harlingen und Bergen op Zoom sogar 40 Cent, mit einer Zuschlaggebühr von 5 Cent für jedes weitere Kilogramm, so daſs für Güter von 4 bis 5 kg zwischen diesen Orten 30, 58 und 60 Cent zu zahlen sind.

Diese allgemeinen Bemerkungen dürften zum Verständniſs der Absichten der Postverwaltung genügen; die Beleuchtung der einzelnen Artikel wird Gelegenheit bieten, bei einigen Punkten länger zu verweilen.

Art. 1. Für die Organisation einer Erweiterung des Postdienstes, wie sie hier beabsichtigt wird, sind nach der Natur der Sache groſse Vorbereitungen erforderlich. So werden geräumigere Lokalitäten und Transportmittel beschafft werden müssen. Es wird sich voraussichtlich häufig als nothwendig erweisen, bei Postverbindungen, welche bisher durch Fuſsboten unterhalten worden sind, Wagen einzustellen, ein gröſseres Personal zu beschäftigen u. s. w. Die Frage, innerhalb welcher Grenzen die Versendung von Packeten zuzulassen sein dürfte, muſste daher, um auch die erforderlichen Mittel in nicht allzu langer Zeit bereithalten zu können, in sorgfältige Erwägung gezogen werden. In Anbetracht des Umstandes, daſs gerade die kleinen und abgelegenen Orte das meiste Interesse an einer besseren Gelegenheit für das Versenden und Empfangen von Packeten haben, konnte an eine Beschränkung des Dienstzweiges, beispielsweise auf die gröſseren Postanstalten, nicht gedacht werden. Es entstand sodann die Frage: welches Meistgewicht soll für die Packetsendungen angenommen werden? Aus einer Prüfung der deutschen Statistik ergiebt sich, daſs im Jahre 1877 durch die deutsche Postverwaltung 40 000 000 Packete im Ge-

sammtgewicht von 2,150 000 kg befördert wurden, und dafs 29 pCt. davon ein Gewicht bis zu 1 kg, reichlich 55 pCt. aber ein solches von 1 bis 5 kg hatten. Aus diesen Zahlen geht hervor, dafs durch Annahme eines Höchstgewichts von 1 kg dem Bedürfnifs nicht auf hinreichende Weise genügt werden würde, dafs aber auch die Mehrzahl aller beförderten Gegenstände das Gewicht von 5 kg nicht übersteigen, obwohl in Deutschland Güter bis zum Gewicht von 50 kg zur Versendung mit der Post zugelassen werden. Demnach läfst sich annehmen, dafs mit einem Höchstgewicht von 5 kg dem Bedürfnisse in umfangreicher Weise entsprochen werden würde, dafs es aber auch niedriger nicht gut festgesetzt werden dürfte.

Art. 2. Bei der Aufstellung des Tarifs lassen sich die Entfernungen oder das Gewicht zu Grunde legen. Ein Tarif, welcher sich auf beide Grundlagen stützt, bietet für die Anwendung grofse Erschwernisse und steht auch im Widerspruch mit dem für die Postbeförderung angenommenen Grundsatz eines festen, von der Länge des Beförderungsweges unabhängigen Portosatzes.

Aber auch bei Annahme eines blofsen Gewichtstarifs ist es wünschenswerth, dafs die Berechnung der Fracht, wenn letztere nicht einheitlich ist, so einfach als möglich hergestellt wird; der Gesetzentwurf beabsichtigt, dies dadurch zu erreichen, dafs für ein Gewicht bis 1 kg 15 Cent, für ein solches von mehr als 1 bis zu 3 kg 20 Cent und für ein Gewicht von mehr als 3 bis zu 5 kg 25 Cent Porto angesetzt worden sind. Die beiden Eisenbahn-Gesellschaften, welche den umfangreichsten Stückgutverkehr haben, erheben als mindesten Gebührensatz 15 Cent. Dieselbe Minimalgebühr ist auch in den Entwurf aufgenommen worden.

Die Verpflichtung zur Vorausbezahlung des Portos ist eine sehr wünschenswerthe und nützliche Bestimmung. Es wird dadurch die Verrechnung der Gebühren vereinfacht und bequem gemacht. Kommt diese Mafsregel zwar in erster Stelle der Verwaltung zu Gute, so ist die Belästigung, wenn von einer solchen die Rede sein kann, auch für das betheiligte Publikum des niedrigen Tarifs wegen von geringer Bedeutung, zumal wenn in Erwägung gezogen wird, dafs andernfalls für unfrankirte Sendungen doch ein höheres Porto festgestellt und somit ein sittlicher Zwang ausgeübt werden müfste, um die Frankirung zu fördern.

Für die Frankirung der Packete kann von denselben Freimarken, wie für die Frankirung der Briefe, Gebrauch gemacht werden.

Art. 3. Bezüglich der Bewilligung von Entschädigungen aus Anlafs des Verlustes oder der Beschädigung der Sendungen sind im Wesentlichen die gleichen Grundsätze befolgt, welche in Art. 91 u. ff. des Handels-Gesetzbuchs zur Geltung gekommen sind. Für einen Schaden in Folge verzögerter Ueberkunft wird auch Ersatz geleistet, jedoch nur für den Fall, dafs die Sendung in Folge der Verzögerung verdorben ist.

Art. 4. Bezüglich des wirklich erlittenen Schadens wird die Verwaltung in der Regel sich wohl auf die Angaben der Betheiligten verlassen müssen.

Die Vergütung wird der Natur der Sache nach zwischen festen Grenzen gehalten werden müssen. Es ist daher nothwendig, dafs das Gesetz einen Meistbetrag der Entschädigung festsetze. Ein Jeder weifs dann, woran er sich zu halten hat, und kann, bei Beachtung der Vorschriften des folgenden Artikels, die Mafsregeln treffen, um sich gegen Schaden zu verwahren.

Der Betrag der Entschädigung, nämlich 2,50 Fl. auf das Kilogramm, ist etwas niedriger als in Deutschland, wo letztere auf 1 Thlr. für 500 g bemessen ist, aber doch höher als in der Schweiz, wo sie 4 Frank auf das Kilogramm beträgt. Durch das allgemeine Eisenbahnreglement vom 9. Januar 1876 ist die Vergütung auf 30 Fl. für 60 kg des Rohgewichts festgesetzt.

Art. 5. Die Gelegenheit, Gegenstände, deren Werth höher ist, als der im vorigen Artikel festgesetzte Ersatzbetrag, für den Fall des Verlustes zu versichern, darf nicht fehlen. Es erscheint jedoch geboten, auch hierbei eine Grenze aufzurichten, und es ist deshalb in

dem Entwurf vorgeschlagen, einen Werth von 500 Fl. gegen Zahlung einer Gebühr von 10 Cent für je 100 Fl. zur Versicherung zuzulassen.

Art. 6. Es ist nöthig, dafs das Gesetz bestimmt, wann bei dem Verlust oder der Beschädigung von Packeten der Antrag auf Schadloshaltung gestellt werden kann. Ein Zeitraum von 30 Tagen dürfte als angemessen anzusehen sein.

Die Zeit von 6 Monaten für die Verjährung des Ersatzanspruchs stimmt mit der im Art. 95 des Handelsgesetzbuchs festgesetzten überein. Der Anfangszeitpunkt wird jedoch durch den Gesetzentwurf auf den Tag verlegt, an welchem das Packet der Post zur Beförderung übergeben worden ist, während derselbe nach dem Handelsgesetzbuch mit dem Tage zusammenfällt, an welchem die Beförderung bewirkt worden sein müfste.

Wenn nur ein Theil des Inhalts auf der Post verloren geht oder Schaden erleidet, so mufs dem Anspruch auf Schadenersatz genügt werden, es sollen dann jedoch die Bestimmungen, die durch Art. 93 des Handelsgesetzbuchs für solche Fälle vorgeschrieben sind, zur Anwendung kommen.

Art. 7. Die Beförderung der Packete auf den Eisenbahnen wird nicht immer mit den Zügen geschehen können, welche für den Briefverkehr benutzt werden. In Richtungen z. B. wo für den Briefpostverkehr von Schnellzügen Gebrauch gemacht wird, soll für die Privatsendungen in der Regel über die gewöhnlichen Züge verfügt werden.

Da indefs an einer beschleunigten Ueberkunft in einzelnen Fällen sehr viel gelegen sein kann, so wird die Gelegenheit hierzu offen gehalten werden müssen. So weit jedoch von der beschleunigten Beförderungsweise Gebrauch gemacht wird oder Bestellung durch Eilboten in Anwendung kommt, wird hierfür eine entsprechende Gebühr vorzusehen sein.

Art. 8. In den Wagen oder Wagenabtheilungen, welche auf den Eisenbahnen zur Beförderung der Briefpost benutzt werden, dürfte es oftmals an dem nöthigen Raum für die Packete fehlen. Mehr Postwagen oder Wagenabtheilungen für solche Fälle in die Züge einzustellen, wird aber im Interesse des Eisenbahndienstes zu vermeiden sein. Dies kann dadurch geschehen, dafs der Postbeamte mit den Packeten, soweit dieselben in dem Postwagen nicht untergebracht werden können, in dem Eisenbahngepäckwagen des Zuges Platz nimmt, oder dafs nach Umständen die Packete in geschlossenen und versiegelten Kisten und Körben in die Gepäck- und Güterwagen aufgenommen werden.

Art. 9. Die Eisenbahngesellschaften haben ein Recht auf Frachtvergütung für die Leistungen, die ihnen durch das Gesetz auferlegt werden.

Nach den Grundlagen des Tarifs für den durchgehenden binnenländischen Güterverkehr der Eisenbahnen sind für jede besondere Sendung zu berechnen:

| | | |
|---|---|---|
| für das Einladen | . . . | 1,5 Cent, |
| - - Löschen | . . . | 1,5 - |
| - die Bestellung | . . | 5 - |
| zusammen | . . | 8 Cent. |

Der niedrigste Frachtsatz von 15 Cent, welcher auf verschiedenen Eisenbahnen zur Erhebung kommt, wird daher zur Berechnung der eigentlichen Beförderungskosten um 8 Cent vermindert werden müssen.

Es wird auf Grund dieser Berechnung vorgeschlagen, den Unterschied mit 7 Cent den Eisenbahnen als Entschädigung für die Beförderung der Packete bis zum Gewicht von 1 kg zu zahlen. Für Packete der zweiten Gattung (von 1 bis 3 kg) wird, dem Entwurf zufolge, eine Entschädigung zuerkannt, welche um $^{7}/_{2}$, abgerundet um 4 Cent höher ist; für Sendungen der dritten Gattung (von 3 bis 5 kg) soll die Erhöhung $2 \times 4$ Cent betragen.

Dieselbe Vergütung ist zu zahlen ohne Rücksicht auf die Entfernung und darauf, ob die Beförderung im lokalen oder durchgehenden Verkehr erfolgt, sowie ob dieselbe Eisenbahn bei der Beförderung mehr als einmal betheiligt ist. Wenn die Beförderung über mehrere Bahnlinien erfolgt, so soll die Vergütung den verschiedenen Eisenbahnen zu gleichen Theilen gewährt werden.

Art. 10. Wie es nach Art. 32 des Gesetzes vom 22. Juli 1870 bezüglich

der Briefpost geschieht, ist es auch wünschenswerth, dafs der Regierung das Recht eingeräumt wird, die Einrichtung einer Packetpost im Verkehr mit fremden Staaten auf Grund besonderer, zu diesem Behufe abzuschliefsender Verträge oder Vereinbarungen zu regeln.

Es steht zu erwarten, dafs baldigst die Grundlagen für die Einrichtung einer Packetpost im internationalen Verkehr gewonnen werden. Am 7. Oktober wird in Paris eine Konferenz stattfinden, um, wenn möglich, eine Verständigung zu diesem Zwecke herbeizuführen. Die meisten europäischen Staaten haben sich zur Theilnahme bereit erklärt.

Wenn dieses Gesetz zu Stande kommt, wird die Regierung Bedacht darauf nehmen, wenn möglich im Verkehr mit den indischen Kolonien eine Packetpost ins Leben zu rufen.*)

Art. 11. Es ist nothwendig, hinsichtlich des Umfanges, über welchen die Packete in der Regel nicht hinausgehen sollen, bestimmte Vorschriften zu treffen.

Auch werden viele Gegenstände von der Versendung mit der Packetpost ausgeschlossen werden müssen, wie z. B. solche, welche leicht entzündliche Gegenstände enthalten, oder diejenigen, welche einem schnellen Verderben ausgesetzt sind, und andere, deren Beförderung Gefahr bringt oder Schaden und Nachtheil verursachen kann.

Bezüglich der Verpackung wird es erforderlich sein, allgemeine Vorschriften zu erlassen, vornehmlich um den Inhalt der Packete soweit als möglich gegen Beschädigung zu schützen, welcher sie sonst bei Beförderung über grofse Entfernungen so leicht ausgesetzt sind. Ebenso wird es zweckmäfsig sein, für das Adressiren der Packete und die Beschaffung von Begleit- oder Frachtbriefen gleichmäfsige Grundsätze aufzustellen.

Zurückgewiesene oder unbestellbare Gegenstände werden soweit als möglich den Absendern zurückgegeben werden; sind die Absender jedoch unbekannt, so wird über diese Gegenstände andere Bestimmung getroffen werden müssen. Es wird daher nöthig sein, auch hierüber reglementarische Bestimmungen zu erlassen.

Art. 12. Da es Briefportosätze von ansehnlich höherem Betrage giebt, wie die durch den vorliegenden Entwurf als Mindestbetrag vorgeschlagene Frachtgebühr, so würde es nicht schwer werden, die Bezahlung der höheren Portosätze durch Versendung der betreffenden Gegenstände mittels der Packetpost zu umgehen. Es ist dazu nur nothwendig, den Briefen oder Papieren andere Gegenstände derart beizupacken, dafs erstere zur Versendung mit der Packetpost als geeignet zu erachten sind. Eine Aenderung des Gesetzes vom 22. Juli 1870 in dem Sinne, dafs das höchste Porto für die Briefpostsendungen nicht viel höher sein soll, als die niedrigste Frachtgebühr für Fahrpostsendungen, wurde daher erforderlich. Der höchste Briefportosatz (20 Cent) wird nach dem Entwurf nur 5 Cent mehr betragen als die niedrigste Frachtgebühr (15 Cent). Der Unterschied ist zu gering, um nicht der Beförderung mit der Briefpost wegen der gröfseren Beschleunigung den Vorzug zu geben.

Wenngleich die Briefportosätze von 25 bis 50 Cent durch diesen Vorschlag in Wegfall kommen sollen, so dürfte der finanzielle Nachtheil, welcher daraus entstehen wird, von geringer Bedeutung sein, da Sendungen, auf welche diese Portosätze zur Anwendung kommen, sehr selten sind.

Zugleich soll durch Einrichtung einer Packetpost für die Folge die Gelegenheit beseitigt werden, Packete mit Briefen und Papieren im Gewicht von mehr als 500 g durch die Briefpost zu versenden. Der Artikel ist mit einem dementsprechenden Schlufs versehen.

Art. 13 und 14. Auf Grund der obigen Bestimmungen sind die bisherigen Vorschriften über die Gewichtsgrenzen und Abstufungen der Briefpostsendungen hinfällig geworden und müssen deshalb in Wegfall kommen.

Der Staats-Minister u. s. w.

*) Bekanntlich ist die Uebereinkunft wegen des internationalen Austausches von Postpacketen ohne Werthangabe am 3. November d. J. von den Mitgliedern der Conferenz unterzeichnet worden.
Anm. d. Red.

## 106. Das spanische Telegraphenwesen im Jahre 1878*)

Der vor Kurzem erschienene Bericht der General-Telegraphendirection Spaniens enthält viele ausführliche Angaben über die telegraphischen Verhältnisse des Landes.

Wir heben aus demselben folgende Angaben von allgemeinerem Interesse hervor.

In der Organisation des spanischen Telegraphenwesens sind während des Jahres 1878 Veränderungen nicht eingetreten; vielmehr ist die königliche Verordnung vom 1. Juni 1875 noch unverändert in Kraft, wonach die damals provisorisch eingeführten 6 Bezirks-Inspectionen und 17 telegraphischen Centralstellen endgültig errichtet wurden; ebenso bestehen noch in den 48 Provinzialhauptstädten und in den zwei wichtigeren Orten Cartagena, Gijon und Vigo Bezirks-Directionen, denen sämmtliche Stationen unmittelbar untergeordnet sind.

| An Staats-Telegraphenanstalten waren | 1878 | 1877 |
| --- | --- | --- |
| vorhanden | 352 | 338 |
| darunter mit | | |
| Tag- und Nachtdienst | 85 | 85 |
| vollem Tagesdienst | 50 | 48 |
| beschränktem Tagesdienst | 217 | 205 |

Von den Stationen mit beschränktem Tagesdienst gehörten 9 (i. J. 1877: 7) den Magistraten der betreffenden Städte. In der Gesammtzahl der Stationen sind 16 Zweiganstalten enthalten, nämlich 13 in der Hauptstadt, 2 in Barcelona und 1 in Valencia. In Santander und Tarifa besteht je eine Seetelegraphenstation. Die Eisenbahn-Telegraphenanstalten sind zur Beförderung von Privattelegrammen nicht befugt.

Die unbedeutende Vermehrung der Telegraphenanstalten um 14 gegenüber dem Vorjahr mag gering erscheinen; es darf indess bei Beurtheilung dieses Verhältnisses nicht übersehen werden, dass die Telegraphen-Verwaltung in Spanien, ungeachtet der ernsten Bemühungen auf ihrem Gebiete, gleich mehreren anderen Telegraphenverwaltungen in Europa aus dem Telegraphenbetrieb einen Gewinn nicht erzielt. Im Jahre 1876 entfielen im Durchschnitt auf jede der damals bestehenden 280 Anstalten 60 110 Einwohner und 1811 qkm, im Jahre 1878 bei einer Anzahl von 352 Anstalten 47 333 Einwohner und 1441 qkm. Dieser Vortheil ist im Jahre 1877 durch Eröffnung von 58 Stationen erreicht worden. Es ist hierbei nicht außer Acht zu lassen, dass bei Berechnung der auf eine Telegraphenanstalt entfallenden Einwohnerzahl die natürliche Zunahme der Bevölkerung nicht berücksichtigt ist. In Wirklichkeit wäre also unter Zugrundelegung der thatsächlichen Einwohnerzahl für 1878 das Verhältniss gegenüber dem Jahre 1876 nicht so günstig. Wenn der Bericht der spanischen Telegraphenverwaltung erläuternd anführt, dass in den Statistiken der übrigen Länder auch die Eisenbahn-Telegraphenanstalten aufgenommen sind, so dürfte dies doch nur zum Theil richtig sein, nämlich in Bezug auf die dem Privatverkehr geöffneten Telegraphenstationen der Eisenbahnen. Dass diese aber bei Beurtheilung der telegraphischen Leistungen eines Landes nicht völlig unberücksichtigt bleiben dürfen, liegt auf der Hand. Denn diese Stationen bieten dem Publikum dieselbe Gelegenheit, seine Telegramme aufzuliefern, wie die Telegraphenanstalten des Staats. In Spanien freilich sind die Eisenbahn-Telegraphenanstalten von jeder Mitwirkung bei der Beförderung von Privattelegrammen ausgeschlossen.

Die Zahl der Telegraphenapparate belief sich auf 654, nämlich 620 Morse- und 34 Hughes-Apparate, d. i. 30 mehr als im Vorjahr; außerdem waren 26 Uebertragungsapparate im Betriebe. Die Zahl der Elemente betrug [illegible], der Telegraphenstangen [illegible] 383, der Isolatoren 546 8[illegible]. In den Werkstätten der

*) Angaben über das spanische Telegraphenwesen im Jahre 1877 finden sich auf S. 547 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1879.

General-Direction, von deren Personal nur der Director zum Beamtenpersonal der Verwaltung zählt, wurden angefertigt: 1 623 Theile von Morse- und 96 von Hughes-Apparaten, 160 von Wheatstone'schen Nadelapparaten, 1 234 Umschalter, 108 Blitzableiter, 76 elektrische Signalapparate, 59 Fernsprecher und andere Apparate, 43 Untergestelle von Holz. Außerdem kamen 302 Ausbesserungen vor.

Die Telegraphenlinien Spaniens hatten Ende 1878 eine Ausdehnung von 15 786,7 km und eine Drahtentwickelung von 39 724,1 km. Von den Linien sind 8 461,6 km mit 20 659,4 km Draht an Landwegen, 7 004,4 mit 19 063,2 km Draht an Eisenbahnen entlang geführt; auf einer Strecke von 380,7 km liegen Kabel, davon sind 268,7 unterseeisch, 112 unterirdisch. Gegen das Jahr 1877 hat das Telegraphennetz eine Vermehrung um 552 km Linien und um 1617 km Leitungsdrähte erfahren. Diese Vermehrung ist durch den Bau einiger Seitenlinien und die in fast sämmtlichen Bezirken vorgenommenen Berichtigungen bei der Messung der Linien entstanden. Die den Privatgesellschaften gehörenden Kabel, welche von Spanien ihren Ausgang nehmen, sind das Kabel von Barcelona nach Marseille, von Bilbao nach dem Kap Lizard (England) und von Vigo nach Lissabon.

Während des Jahres 1878 kamen im Ganzen 4 547 Störungen, Fehler etc. an den Leitungen vor. Dieselben dauerten zusammen 43 768 Stunden oder jede im Durchschnitt 9 Stunden 37 Minuten. 2 171 Störungen, also nicht ganz die Hälfte, dauerten nicht länger als 6 Stunden. Im Vergleich zum Vorjahre ist die Zahl der Störungen viel größer gewesen. Indefs steht die Gesammtdauer der Störungen nicht in gleichem Verhältnifs zu der Zahl derselben, vielmehr weist das Jahr 1878 ein günstigeres Ergebnifs auf. Im Jahre 1877 betrug nämlich die durchschnittliche Dauer einer Störung 12 Stunden 26 Min., im Jahre 1878 dagegen, wie oben gesagt, nur 9 Stunden 37 Minuten. Diese Wendung zum Besseren, welche dem gesammten Telegraphenverkehr zum Vortheil gereicht, ist dem Eifer und der Rührigkeit des Linien-Aufsichtspersonals zu danken. Auch mufs man in Betracht ziehen, dafs, wenn auch die Zahl der Störungen, deren Dauer nicht mehr als 6 Stunden betrug, nur auf 2 171 steigt, dies doch beinahe bei der Hälfte der gesammten Schäden der Fall ist, indem die Nachtstunden, in welchen die Abstellung des Schadens nicht erfolgen kann, in der Gesammtdauer der Störungen mit eingerechnet sind. Bedauerlicher Weise ist eine ziemlich beträchtliche Zahl der Störungen, nämlich 87, durch Böswilligkeit veranlafst. Hierunter sind die zahlreichen Fälle nicht inbegriffen, in welchen die Telegraphenanlagen durch Stöfse der Wagen, durch die Peitschen der Kutscher, durch das Herabfallen von Baumzweigen auf die Drähte u. s. w. beschädigt wurden. Die Staatsregierung, sowie die Provinzialregierungen haben viele Mittel versucht, um die absichtlich, wie die durch Fahrlässigkeit verursachten Störungen zu beseitigen; allein bis jetzt ist ein vollkommen wünschenswerthes Resultat nicht erzielt worden.

Das Personal*) war der Zahl nach dasselbe, wie im Jahre 1877, und bestand aus 87 oberen Beamten bei der General-Direction, den Bezirks-Inspectionen, den Centralstellen und Bezirks-Directionen und 1 320 Beamten der übrigen Klassen, darunter 280 Anwärter. Das Unterbeamten-Personal belief sich auf 1 099 Personen, nämlich 4 Portiers, 55 Hausdiener, 95 Ober- und 425 Unteraufseher der Linien, sowie 520 Boten. Das Aufrücken in diese Stellen richtet sich nach dem Dienstalter und der Brauchbarkeit der Einzelnen. Im Ganzen waren somit im Telegraphendienst 2 506 Personen thätig. Für die Anwärter ist eine Prüfung vorgeschrieben. Im Jahre 1878 begann diese Prüfung am 25. September und endete nach 2 Monaten. Es wurden 149 Anwärter in sämmtlichen Unterrichtsgegenständen geprüft. Dieselben hatten die Tele-

*) Vgl. über die Personalverhältnisse in der spanischen Telegraphenverwaltung S. 583 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1877.

graphenschule durchgemacht, auf welcher sie in folgenden Materien unterrichtet worden waren: Telegraphie, deren Anwendung, praktischer Dienst, Linienbau, Kenntnifs der Materialien, Gesetzgebung.

Besondere Sorgfalt wird auf die Bewachung der Staats-Telegraphenlinien verwendet. Das hierzu bestimmte Personal ist ziemlich zahlreich und beläuft sich, wie oben angegeben, auf 520 Aufseher. Eine für die Unterbeamten erlassene Dienstanweisung enthält namentlich auch in Bezug auf die Obliegenheiten des Aufsichtspersonals sehr genaue Vorschriften. Denn die Erhaltung der Telegraphenlinien in brauchbarem Zustande ist, wie der Bericht ausführt, ein so wesentliches Erfordernifs für die gute und regelmäfsige Ausübung des Dienstes in Spanien, dafs das mit der Bewachung betraute Personal wichtiger ist, als es auf den ersten Blick scheint. In Spanien mag die Bewachung der Linien wegen der dort bestehenden Verhältnisse allerdings sorgfältiger ausgeführt werden müssen, als dies beispielsweise in Deutschland nothwendig ist.

Für die Bearbeitung der Telegramme wird den Beamten bei den Stationen mit Tag- und Nachtdienst neben ihrem Gehalt eine Vergütung gezahlt, und zwar 1 Pes. (80 Pfennig) für je 100 Telegramme unter Abzug von 15 pCt. Im Jahre 1878 belief sich der Betrag dieser Vergütungen bei einer Zahl von 5 252 664 bearbeiteten Telegrammen auf 45 734 Pes. 61 Cts. Gegen Ende des Jahres 1877 wurde auf den Vorschlag der General-Direction durch Königliche Verordnung die Vergütung für die am Hughes-Apparat arbeitenden Beamten auf 1 Pes. 50 Cts. erhöht, wovon zwei Theile der den Apparat bedienende Beamte und einen Theil sein Gehülfe beziehen sollte. Bei jenem Vorschlag hatte die General-Direction auf die mühevolle Arbeit hingewiesen, welche die Bedienung des Hughes-Apparates verursacht.

Ueber den Telegrammverkehr wird eine gute Statistik geführt. Dieselbe ergiebt den inneren Verkehr Spaniens, den ausländischen, unterschieden nach den einzelnen Ländern in beiden Richtungen, sowie den Durchgangsverkehr.

Der Telegrammverkehr gestaltet sich wie folgt.

Es wurden befördert:

| | Privat-Telegramme | Staats-Telegramme | zusammen |
|---|---|---|---|
| innerhalb Spaniens | 1 331 410 | 218 916 | 1 550 326 |
| nach dem Auslande | 149 596 | 5 066 | 154 662 |
| aus dem Auslande | 163 020 | 5 789 | 168 809 |
| im Durchgang | — | — | 42 912 |
| zusammen | 1 644 026 | 229 771 | 1 916 709. |

An dem ausländischen Telegrammverkehr sind vornehmlich die folgenden Länder etc. betheiligt:

| | Abgesandte Telegramme nach: | Eingegangene Telegramme aus: |
|---|---|---|
| Frankreich | 68 175 | 79 127 |
| Grofsbritannien | 25 889 | 25 465 |
| Portugal | 25 473 | 20 843 |
| Gibraltar | 5 545 | 5 937 |
| Italien | 5 515 | 5 740 |
| Deutschland | 5 879 | 5 369 |
| Spanisch. Antillen | 2 790 | 3 268 |
| Niederland | 2 994 | 2 671 |
| Norwegen | 2 498 | 2 277 |
| Belgien | 2 249 | 1 986 |
| Vereinig. Staaten von Amerika | 1 669 | 1 865 |
| Rufsland, europ. | 1 202 | 1 025. |

Alle übrigen Länder nehmen mit weniger als 1 000 Telegrammen am ausländischen Verkehr Theil.

Unter den internationalen Telegrammen befanden sich abgehend: 3141 dringende Telegramme und 1880 Telegramme mit bezahlter Antwort; ankommend: 1 925 dringende Telegramme und 2233 Telegramme mit bezahlter Antwort. Angaben über die besonderen Telegramme im internen Verkehr sind in dem Bericht nicht enthalten.

An Gebühren wurden erhoben für die 1 331 410 internen Privattelegramme 1 686 938 Pes. 50 Cts., für die 154 662 Privat- und Staatstelegramme nach dem Auslande 1 342 877 Pes. 22 Cts. Im Durchschnitt entfällt also auf ein internes

Telegramm der Betrag von 1 Pes. 26 Cts., gleich 1 Mk. 1 Pf., auf ein nach dem Auslande abgesandtes der Betrag von 8 Pes. 68 Cts., gleich 6 Mk. 94 Pf. Im Vergleich zu den im Deutschen Reichs-Telegraphengebiete zur Erhebung kommenden Gebühren ist ein Telegramm im inneren Verkehr Spaniens im Jahr 1878 um 14 Pf., im Verkehr nach dem Auslande um 242 Pf. theurer gewesen.

Von den aufgelieferten Telegrammen entfallen 10, dagegen im Deutschen Reichs-Telegraphengebiet 30 Stück auf 100 Einwohner.

Die Einnahmen der spanischen Telegraphenverwaltung beliefen sich auf 1 686 938 Pes. 50 Cts. an Gebühren aus dem internen Verkehr und auf 920 474 Pes. 8 Cts. aus den Abrechnungen mit fremden Verwaltungen, zusammen auf 2 607 412 Pes. 58 Cts. Diesem Betrage stehen die im Etat vorgesehenen Ausgaben mit 4626915 Pes. gegenüber, und zwar für das Personal 3 474 875 Pes. und für das Material 1 152 040 Pes. Die spanische Telegraphenverwaltung würde also im Jahre 1878 mit einem Defizit von 2019503 Pes. abschliefsen. Aus der Beförderung der Staatstelegramme würde sich, wenn die Gebühren dafür bezahlt werden müfsten, eine nicht unbeträchtliche Einnahme ergeben, um welche das Defizit sich verringerte.

Wenngleich das Telegraphenwesen Spaniens noch nicht eine solche Entwickelung erreicht hat, wie in der Mehrzahl der übrigen Staaten Europas, so ist gleichwohl nicht zu verkennen, dafs die Verwaltung sichtlich bestrebt ist, durch Ausdehnung des Telegraphennetzes und Vermehrung der Anstalten die segensreiche Wirksamkeit des Telegraphen möglichst zu erweitern.

---

## 107. Ueber die Gebrauchsdauer der im Deutschen Reichs-Telegraphengebiete verwendeten Telegraphenstangen.

Um über die Gebrauchsdauer der im Bereiche der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung Verwendung findenden Telegraphenstangen einen fortlaufenden und zuverlässigen Ueberblick gewinnen zu können, wird dem Reichs-Postamt von den einzelnen Kaiserlichen Ober-Postdirectionen bis zum 1. Juni jedes Jahres eine Nachweisung vorgelegt, aus welcher die Zahl derjenigen Stangen ersichtlich ist, die entweder wegen Fäulnifs oder aus anderen Gründen im Laufe des letztverflossenen Etatsjahres aus den Linien haben entfernt werden müssen. In den bezüglichen Nachweisungen sind die Stangen, je nachdem ihre Zubereitung entweder a) à la Boucherie mit Kupfervitriol, oder b) mit Zinkchlorid, oder c) mit kreosothaltigen Theerölen, oder endlich d) mit Quecksilbersublimatlösung (Kyanisirung) bewirkt worden ist, getrennt von einander aufgeführt. Auf Grund dieser Einzelnachweisungen wird bei dem Reichs-Postamte alljährlich eine, bereits mit dem Jahre 1858 beginnende Haupt-Nachweisung der seit dieser Zeit in die Linien gesetzten und bis zum Schlusse des vorangegangenen Etatsjahres abgängig gewordenen zubereiteten Telegraphenstangen zusammengestellt und demnächst in je einem Abdrucke den Ober-Postdirectionen zur Kenntnifsnahme übersandt.

Mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse, welches den in letzterer Nachweisung enthaltenen Zahlenangaben beiwohnen dürfte, lassen wir in Nachstehendem einen Abdruck der vor Kurzem vom Reichs-Postamte den Ober-Postdirectionen mitgetheilten, bis zum Schlusse des Etatsjahres 1879/80 reichenden bezüglichen Zusammenstellung folgen.

Zubereitungsart: Nach Boucherie. (B.)

| Jahr der Einstellung. | Gesetzt | Im Ganzen abgängig geworden bis Ende 1878/79 | | davon durch Fäulnifs | durch andere Ursachen | Im Jahre 1879/80 abgängig geworden durch Fäulnifs | | durch andere Ursachen | | Ende 1879/80 in den Linien noch vorhanden | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück. | Stück. | pCt. | pCt. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. |
| 1858 | 520 | 159 | 31 | 31 | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 59 |
| 1859 | 614 | 288 | 47 | 46 | 1 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 40 |
| 1860 | 4 899 | 3 233 | 65,9 | 64 | 1,9 | 144 | 2,9 | 35 | 0,7 | 1 487 | 30,5 |
| 1861 | 5 888 | 3 688 | 62 | 54 | 8 | 291 | 5 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 32 |
| 1862 | 12 942 | 4 575 | 36,1 | 33 | 3,1 | 602 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 7 [illegible] | 58,9 |
| 1863 | 14 476 | 5 260 | 36 | 32 | 4 | 596 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8 [illegible] | 59 |
| 1864 | 11 966 | 3 792 | 32,5 | 30 | 2,5 | 808 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 6 [illegible] | 60,5 |
| 1865 | 4 969 | 975 | 19 | 18 | 1 | 238 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3 [illegible] | 74 |
| 1866 | 1 779 | 370 | 77,3 | 70 | 7,3 | 109 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 15,1 |
| 1867 | 1 131 | 569 | 49 | 48 | 1 | 40 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 45 |
| 1868 | 1 380 | 251 | 18 | 17,3 | 0,7 | 108 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 [illegible] | 76 |
| 1869 | 716 | 431 | 60 | 23 | 36 | 24 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 33 |
| 1870 | 1 988*) | 665 | 33,4 | 27 | 6,4 | 13 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 [illegible] | 64,9 |
| 1871 | 19 734†) | 5 183 | 26,2 | 18 | 8,2 | 540 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 13 [illegible] | 70,3 |
| 1872 | 2 935 | 865 | 29,1 | 27 | 2,1 | 62 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 [illegible] | 68,2 |
| 1873 | 10 140 | 1 211 | 11,9 | 10 | 1,9 | 348 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8 [illegible] | 74 |
| 1874 | 31 198 | 2 001 | 6,4 | 3 | 3,4 | 859 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 28 [illegible] | 90,3 |
| 1875 | 46 551 | 993 | 4,2 | 0,9 | 3,2 | 497 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 43 [illegible] | 92,8 |
| 1876/77 | 57 499 | 2 042 | 3,5 | 0,5 | 3,3 | 81 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 54 [illegible] | [illegible] |
| 1877/78 | 72 704 | 1 541 | 2,1 | 0,5 | 2 | 129 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 69 [illegible] | [illegible] |
| 1878/79 | 90 307 | 86 | 0,09 | — | 0,09 | 11 | 0,01 | 974 | [illegible] | 89 [illegible] | [illegible] |
| 1879/80 | 89 902 | — | — | — | — | — | — | 243 | 0,3 | 88 598 | [illegible] |
| Summe | [illegible] 483 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 5 897 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

*) Einschliefslich der 1870 übernommenen badischen Stangen.

†) Einschliefslich 17902 von der französischen Verwaltung übernommener Stangen.

## Zubereitungsart: Mit Zinkchlorid. (Z.)

| Jahr der Einstellung | Eingesetzt Stück | Im Ganzen abgängig geworden bis Ende 1878/79 Stück | pCt. | davon durch Fäulniss pCt. | davon durch andere Ursachen pCt. | Im Jahre 1879/80 abgängig geworden durch Fäulniss Stück | pCt. | durch andere Ursachen Stück | pCt. | Ende 1879/80 in den Linien noch vorhanden Stück | pCt. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1858 | 108 | 108 | 100 | 100 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1859 | 1 267 | 1 175 | 93 | 93 | — | 33 | 2,6 | — | — | 59 | 4,7 |
| 1860 | 2 766 | 2 268 | 82 | 81 | 1 | 100 | 3,6 | — | — | 398 | 14,4 |
| 1861 | 5 239 | 3 825 | 73 | 71 | 2 | 275 | 5,2 | 12 | 0,2 | 1 127 | 21,8 |
| 1862 | 11 924 | 6 742 | 56,5 | 48 | 8,5 | 565 | 4,7 | 25 | 0,2 | 4 592 | 38,6 |
| 1863 | 10 874 | 6 041 | 55,5 | 52 | 3,5 | 667 | 6,1 | 61 | 0,5 | 4 105 | 37,6 |
| 1864 | 15 470 | 7 761 | 50 | 39 | 11 | 1 056 | 6,8 | 106 | 0,6 | 6 554 | 42,4 |
| 1865 | 8 214 | 6 234 | 76 | 72 | 3,7 | 558 | 6,8 | 65 | 0,8 | 1 364 | 16,9 |
| 1866 | 3 830 | 2 276 | 59,3 | 56 | 3,3 | 310 | 8,1 | 26 | 0,7 | 1 221 | 31,9 |
| 1867 | 9 043 | 5 012 | 55,4 | 51,4 | 4 | 947 | 10,5 | 159 | 1,8 | 2 925 | 32,4 |
| 1868 | 7 828 | 4 819 | 61,5 | 48,5 | 13 | 354 | 4,5 | 89 | 1,1 | 2 566 | 32,8 |
| 1869 | 6 195 | 2 093 | 34 | 27 | 7 | 465 | 7,5 | 85 | 1,4 | 3 552 | 57,3 |
| 1870 | 5 814 | 1 981 | 34,0 | 23 | 11 | 527 | 9,1 | [illegible] | [illegible] | 3 108 | 53,5 |
| 1871 | 7 153 | 2 247 | 31,4 | 30,4 | 1 | 469 | 6,6 | 70 | 1,0 | 4 376 | 61,0 |
| 1872 | 7 870 | 2 382 | 30,3 | 22 | 8,2 | 583 | 7,4 | 83 | 1,1 | 4 822 | 61,4 |
| 1873 | 11 529 | 2 544 | 22 | 18 | 4 | 625 | 5,4 | 21 | 0,2 | 8 339 | 72,3 |
| 1874 | 17 337 | 2 277 | 13,1 | 8,8 | 4,3 | 1 022 | 5,9 | 75 | 0,4 | 13 963 | 80,5 |
| 1875 | 5 198 | 679 | 13,1 | 5 | 8 | 163 | 3,1 | 68 | 1,3 | 4 288 | 82,5 |
| 1876/77 | 733 | 180 | 24,6 | 6,6 | 18 | 25 | 3,4 | 34 | 4,6 | 494 | 67,4 |
| 1877/78 | 333 | 20 | 6,0 | 0,6 | 5,4 | 7 | 2,1 | [illegible] | [illegible] | 274 | [illegible] |
| 1878/79 | 374 | 4 | 1,0 | 1 | — | — | 0,0 | 3 | [illegible] | 371 | 98 |
| 1879/80 | 598 | — | — | — | — | — | — | — | — | 598 | 100 |
| Summe | [illegible] | [illegible] | 43,7 | [illegible] | [illegible] | 8 755 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 68 357 | 49,1 |

| Jahr der Ein-stellung. | Zubereitungsart: Mit Theeröl. (Cr.) | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gesetzt | Im Ganzen abgängig geworden bis Ende 1878/79 | | davon | | Im Jahre 1879/80 abgängig geworden | | | | Ende 1879/80 in den Linien | |
| | | | | durch Fäulnifs | durch andere Ursachen | durch Fäulnifs | | durch andere Ursachen | | noch vorhanden | |
| | Stück. | Stück. | pCt. | pCt. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. |
| 1858 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1859 | 91 | 81 | 89 | 89 | — | — | — | — | — | 10 | 11 |
| 1860 | 473 | 83 | 17,5 | 17 | 0,5 | — | — | 1 | 0,2 | 389 | 82,3 |
| 1861 | 1 432 | 673 | 47 | 41 | 6 | 15 | 1 | 20 | 1 | 724 | 51 |
| 1862 | 317 | 236 | 74 | 71 | 3 | 10 | 3 | — | — | 71 | 23 |
| 1863 | 3 520 | 1 240 | 38,1 | 33,1 | 5 | 174 | 4,9 | 28 | 0,8 | 2 078 | 56,2 |
| 1864 | 6 259 | 2 631 | 42 | 36 | 6 | 465 | 7,4 | 43 | 0,6 | 3 120 | 50 |
| 1865 | 6 198 | 2 214 | 35 | 26 | 9 | 306 | 5 | 106 | 1 | 3 572 | 59 |
| 1866 | 9 000 | 1 612 | 17 | 11 | 6 | 332 | 4 | 202 | 2 | 6 854 | 97 |
| 1867 | 11 807 | 2 473 | 21 | 15 | 6 | 347 | 2 | 485 | 4 | 8 502 | 73 |
| 1868 | 23 882 | 3 662 | 15 | 7 | 8 | 498 | 2 | 604 | 2,5 | 19 118 | 80,5 |
| 1869 | 15 580 | 1 709 | 10 | 6 | 4 | 331 | 2 | 394 | 2 | 13 146 | 86 |
| 1870 | 16 001 | 3 670 | 22 | 7 | 15 | 187 | 1 | 641 | 4 | 11 503 | 73 |
| 1871 | 18 325 | 1 914 | 10 | 5 | 5 | 158 | 0,8 | 752 | 4 | 15 501 | 85,2 |
| 1872 | 20 426 | 1 822 | 8,8 | 4 | 4,8 | 124 | 0,6 | 1 071 | 5,2 | 17 409 | 85,4 |
| 1873 | 19 767 | 1 789 | 9,1 | 3 | 6,1 | 183 | 0,9 | 1 279 | 6,4 | 16 516 | 83,6 |
| 1874 | 18 718 | 925 | 4,9 | 1 | 3,9 | 106 | 0,5 | 1 183 | 6,3 | 16 504 | 88,3 |
| 1875 | 7 483 | 700 | 9,3 | 1 | 8,3 | 44 | 0,5 | 129 | 1,7 | 6 610 | 89,5 |
| 1876/77 | 3 602 | 187 | 5,2 | 0,2 | 5 | 8 | 0,2 | 104 | 2,8 | 3 303 | 91,8 |
| 1877/78 | 1 962 | 41 | 2 | 0,1 | 1,9 | 8 | 0,4 | 106 | 5,4 | 1 807 | 92,1 |
| 1878/79 | 960 | 1 | 0,1 | — | 0,1 | — | — | 26 | 2,8 | 933 | 97,1 |
| 1879/80 | 653 | — | — | — | — | — | — | — | — | 653 | 100 |
| Summe: | 186 456 | 27 663 | 14,8 | — | — | 3 296 | 1,7 | 7 174 | 3,8 | 148 323 | 79,7 |

Zubereitungsart: Mit Quecksilbersublimat. (K.)

| Jahr der Ein-stellung. | Gesetzt | Im Ganzen abgängig geworden bis Ende 1878/79 | | davon | | Im Jahre 1879/80 abgängig geworden | | | | Ende 1879/80 in den Linien | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | durch Fäulnifs | durch andere Ursachen | durch Fäulnifs | | durch andere Ursachen | | noch vorhanden | |
| | Stück. | Stück. | pCt. | pCt. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. |
| 1858 | 105 | 15 | 14 | 13 | 1 | — | — | 90 | 86 | — | — |
| 1859 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1860 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1861 | 259 | 129 | 50 | 50 | — | 39 | 15 | — | — | 91 | 35 |
| 1862 | 2 421 | 1 813 | 75 | 36 | 39 | 108 | 4 | 62 | 3 | 438 | 18 |
| 1863 | 277 | 161 | 58 | 3 | 55 | 23 | 8 | 34 | 12 | 59 | 22 |
| 1864 | 268 | 7 | 3 | 3 | — | 15 | 5 | — | — | 246 | 92 |
| 1865 | 278 | 16 | 6 | 6 | — | 4 | 1 | — | — | 258 | 93 |
| 1866 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1867 | 77 | 30 | 39 | 39 | — | 8 | 10 | — | — | 39 | 51 |
| 1868 | 38 | 28 | 74 | 74 | — | — | — | — | — | 10 | 26 |
| 1869 | 3 272 | 1 149 | 35,1 | 34 | 1,1 | 523 | 15,9 | 9 | 0,3 | 1 591 | 48,7 |
| 1870 | 24 002*) | 22 267 | 92 | 89 | 3 | 302 | 2 | — | — | 1 433 | 6 |
| 1871 | 2 355 | 970 | 41 | 38 | 3 | 155 | 6 | — | — | 1 230 | 53 |
| 1872 | 1 154 | 348 | 30,2 | 20 | 10,2 | 130 | 11,2 | 3 | 0,3 | 673 | 58,3 |
| 1873 | 2 550 | 121 | 5 | 3 | 2 | 132 | 5 | 36 | 2 | 2 261 | 88 |
| 1874 | 6 695 | 323 | 4,8 | 3 | 1,8 | 59 | 0,9 | 101 | 1,5 | 6 212 | 92,8 |
| 1875 | 6 997 | 303 | 4,3 | 2 | 2,3 | 31 | 0,4 | 110 | 1,6 | 6 553 | 93,7 |
| 1876/77 | 6 633 | 211 | 3,3 | 1 | 2,3 | 21 | 0,3 | 114 | 1,7 | 6 287 | 94,7 |
| 1877/78 | 14 905 | 55 | 0,4 | — | 0,4 | 8 | 0,1 | 242 | 1,6 | 14 600 | 97,9 |
| 1878/79 | 23 274 | 4 | 0,02 | — | 0,02 | — | — | 151 | 0,64 | 23 119 | 99,34 |
| 1879/80 | 12 539 | — | — | — | — | — | — | 68 | 0,5 | 12 471 | 99,5 |
| Summe: | 108 999 | 27 950 | 25,8 | — | — | 1 558 | 1,4 | 1,020 | 0,9 | 77.571 | 71,9 |

*) Einschliefslich der 1870 übernommenen badischen Stangen.

| Jahr der Ein-stellung. | Zusammen: Gesetzt | Im Ganzen abgängig geworden bis Ende 1878/79 | | davon durch Fäulnifs | davon durch andere Ursachen | Im Jahre 1879/80 abgängig geworden: durch Fäulnifs | | durch andere Ursachen | | Ende 1879/80 in den Linien noch vorhanden | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück. | Stück. | pCt. | pCt. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. | Stück. | pCt. |
| 1858 | 733 | 282 | 38,1 | 38 | 0,1 | 57 | 7 | 90 | 12 | 304 | 42,9 |
| 1859 | 1 972 | 1 544 | 78,4 | 78 | 0,4 | 42 | 2 | 74 | 3 | 312 | 16,6 |
| 1860 | 8 138 | 5 584 | 68 | 67 | 1 | 244 | 3 | 36 | 4 | 2 274 | 25 |
| 1861 | 12 818 | 8 315 | 65 | 64 | 1 | 620 | 4 | 113 | 0,9 | 3 770 | 30,1 |
| 1862 | 27 604 | 13 366 | 48 | 42 | 6 | 1 285 | 4 | 141 | 0,5 | 12 812 | 47,5 |
| 1863 | 29 147 | 12 702 | 43 | 40 | 3 | 1 454 | 5 | 274 | 0,9 | 14 717 | 51,1 |
| 1864 | 33 970 | 15 191 | 44 | 39 | 5 | 2 344 | 7 | 182 | 0,5 | 16 253 | 48,5 |
| 1865 | 19 655 | 9 439 | 47 | 43 | 4 | 1 099 | 5 | 261 | 0,1 | 8 856 | 47,9 |
| 1866 | 14 605 | 5 258 | 36 | 30 | 6 | 752 | 5 | 244 | 0,1 | 8 351 | 58,9 |
| 1867 | 22 058 | 8 084 | 36 | 32 | 4 | 1 342 | 6 | 665 | 3 | 11 967 | 55 |
| 1868 | 33 128 | 8 760 | 26 | 17 | 9 | 960 | 3 | 707 | 2 | 22 701 | 69 |
| 1869 | 25 763 | 5 382 | 21 | 15 | 6 | 1 343 | 5 | 515 | 2 | 18 523 | 72 |
| 1870 | 47 805 | 28 583 | 60 | 51 | 9 | 1 023 | 2 | 866 | 2 | 17 333 | 36 |
| 1871 | 47 567 | 10 314 | 22 | 16 | 6 | 1 314 | 2 | 994 | 2 | 34 945 | 74 |
| 1872 | 32 385 | 5 417 | 16 | 11 | 5 | 898 | 2 | 1 177 | 3 | 24 893 | 79 |
| 1873 | 44 086 | 5 665 | 12 | 8 | 4 | 1 288 | 2 | 1 516 | 3 | 35 617 | 83 |
| 1874 | 73 998 | 5 576 | 7 | 2 | 5 | 2 046 | 2 | 1 668 | 2 | 64 708 | 89 |
| 1875 | 66 230 | 3 675 | 5 | 4 | 1 | 735 | 1 | 1 275 | 2 | 60 545 | 92 |
| 1876/77 | 68 467 | 2 620 | 4 | 4 | — | 476 | 0,7 | 1 271 | 0,2 | 64 100 | 95,1 |
| 1877/78 | 89 901 | 1 675 | 1,8 | 1 | 0,8 | 173 | 0,2 | 2 368 | 2,6 | 85 703 | 95,4 |
| 1878/79 | 114 715 | 91 | 0,007 | 0,007 | — | 11 | 0,001 | 1 154 | 1 | 113 459 | 98,991 |
| 1879/80 | 102 253 | — | — | — | — | — | — | 311 | 0,03 | 101 942 | 99,97 |
| Summe: | 916 998 | 157 505 | 17,1 | — | — | 19 506 | 2,1 | 15 902 | 1,7 | 724 085 | 79,1 |

## Zusammenstellung.

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B. | 483 324 | 41 178 | 8,5 | — | — | 5 897 | 1,2 | 6 415 | 1,3 | 429 834 | 89 |
| Z. | 139 119 | 60 714 | 43,7 | — | — | 8 755 | 6,3 | 1 293 | 0,9 | 68 357 | 49,1 |
| Cr. | 186 456 | 27 663 | 14,8 | — | — | 3 296 | 1,7 | 7 174 | 3,8 | 148 323 | 79,7 |
| K. | 108 099 | 27 950 | 25,8 | — | — | 1 558 | 1,4 | 1 020 | 0,9 | 77 571 | 71,9 |
| Zusammen: | 916 998 | 157 505 | 17,1 | — | — | 19 506 | 2,1 | 15 902 | 1,7 | 724 085 | 79,1 |

## 108. Der Bollée'sche Dampfwagen.

Nachdem der Bollée'sche Strafsendampfwagen in den Tagesblättern vielfach Gegenstand eingehender Besprechungen gewesen ist und bezüglich seiner Zweckmäfsigkeit und Leistungsfähigkeit im allgemeinen eine günstige Beurtheilung erfahren hat, wird es für unsere Leser von Interesse sein, auch eine abweichende, in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Veröffentlichung gelangte Ansicht über die Brauchbarkeit des genannten Dampfwagens kennen zu lernen. Wir finden in dem bezeichneten Fachblatte aus der Feder eines Herrn Franz W. das nachstehende Ausführungen:

»Der Bollée'sche Dampfwagen, welcher seit dem Monat Juli d. J. durch kostenlose Probefahrten und die darüber ausgegebenen gewissenhaften Bulletins die Gemüther der Berliner in dauernder Spannung zu halten versteht, soll nach der Meinung des Erfinders oder derjenigen, welche die Erfindung auszubeuten streben, unter anderem auch dazu berufen sein, die Eisenbahnen zu ergänzen. Wenigstens spricht sich eine soeben in deutscher Uebersetzung erschienene, von dem Agenten des Erfinders, Cordier, verfafste und von den Verwerthern der Erfindung, Gebrüder Arons, verbreitete Broschüre dahin aus. Wo weder die Vollbahnen, noch selbst die Sekundärbahnen mit ihrem massigen Apparat mehr hingelangen können, wo sich starke Terrainhindernisse vorfinden und wo der Verkehr ein nur geringer, mehr sporadisch auftretender ist, da soll der Dampfwagen das Feld seiner Thätigkeit finden. Nicht in Abrede zu stellen ist, dafs die Aufsammlung des Detailverkehrs noch viel zu wünschen übrig läfst. Die Eisenbahnen wirken als Verkehrsmittel ungemein intensiv, aber die Zuführung und Abstofsung der Massen erfolgt in weit langsamerem Tempo und läfst deshalb die Energie der Eisenbahnen noch nicht in dem Mafse ausnutzen, in dem sie ausgenutzt werden könnte, wenn sich z. B. die Gütermassen auf den Landstrafsen mit annähernd derselben Geschwindigkeit und Konzentrirtheit bewegten. Es erscheint deshalb jetzt, wo der Eisenbahnbetrieb auf einer so hohen Stufe steht, dafs er kaum weiter forcirt werden kann, kein unrichtiger Weg zu sein, wenn man die Verkehrsbedingungen vom anderen Ende, in den letzten Ausläufern, zu bessern strebt. Ob aber die Erfindung und praktische Anwendung der Dampfwagen ein erfreulicher Schritt nach vorwärts auf diesem Wege ist, bleibt eine andere Frage.

Darüber ist wohl in technischen Kreisen kein Zweifel, dafs der Dampfwagen, als »Dampfdroschke« oder »Dampfkalesche«, als welche er gerade sich binnen kurzer Zeit die Sympathien des Berliner Publikums gewonnen hat, auch nicht die mindeste Zukunft hat. Dieselbe erfordert zu ihrer Bedienung zum mindesten einen Heizer und einen Führer. Der Erstere mag nicht viel höher zu stehen kommen als sonst ein Kutscher; aber der Führer mufs ein besonders intelligenter, mit einem hohen Grade von Geistesgegenwart begabter Mann sein, wenn er die ihm zufallenden, gleichzeitig und von einer Stelle aus zu verrichtenden Funktionen des Dampfregulirens, Steuerns und Lenkens exakt und schnell erfüllen soll. Bei dem in Berlin kursirenden Dampfwagen ist es einer der Miterfinder, ein erfahrener, gereifter, aufsergewöhnlich geschickter Mann; dieser ist mit den Eigenthümlichkeiten der Maschinerie genau vertraut und erzielt deshalb die in der That staunenswerthen Resultate in Bezug auf Lenkbarkeit und Schnelligkeit des Wagens, welche als gute Empfehlung der Maschinerie willkommen sein mögen, aber bei anderen Führern vergeblich erstrebt werden würden. Aehnlich geschickte Männer sind, sofern sie wirklich in der wünschenswerthen Anzahl gefunden und angelernt werden können, sehr theuer. Dazu kommt der ganz bedeutende Anschaffungspreis und die kostspielige intermittirende Feuerunterhaltung; kurz, die Dampfdroschke käme ganz erheb-

lich theurer als die eleganteste Droschke erster Klasse.

Etwas günstiger würden sich die Verhältnisse da gestalten, wo der Dampfwagen als Omnibus ausgebaut wird, also um zur Beförderung einer gröfseren Zahl von Personen zu dienen, besonders wenn dabei vorausgesetzt werden kann, dafs der Omnibus nur bestimmte Touren zu bestimmten Zeiten macht und stets reichlich besetzt ist. Er würde dann ganz den Charakter der Tramways annehmen. Aber auch hier ist er eines Erfolges, einer Ueberflügelung der Tramways durchaus nicht sicher. Die letzteren werden lediglich dadurch rentabel, dafs sie in Spuren gehen; dadurch wird ermöglicht, dafs eine verhältnifsmäfsig kleine Kraft grofse Lasten mit ansehnlicher Geschwindigkeit fortbewegt, wobei es gleichgültig ist, ob diese Kraft durch Pferde oder durch eine Dampfmaschine hervorgebracht wird. Der Lauf des Dampfomnibus auf der unzugerichteten Strafse aber verschleifst einen grofsen Theil Kraft und erfordert eine ungebührlich starke Maschine und dementsprechend schwere Konstruktion des Wagens. Wahrscheinlich ist es deshalb, trotz des von Cordier gegebenen Versuches einer Gegenrechnung, dafs das Legen einfacher Geleise auf den Landwegen und Einführung der Tramways billiger zu stehen kommt, als der Betrieb durch einen Dampfomnibus à la Bollée. Ein solcher macht für schnelle und billige Fahrt eine gute und sorgfältig unterhaltene Fahrbahn so wie so schon zur Bedingung und erfordert die Unterhaltung des Planums in der ganzen Breite, während dort nur die Spurenwegbreite zu unterhalten ist. Mancherlei Unzuträglichkeiten würden sich aber, abgesehen von den höheren Kosten, noch herausstellen. Auf sekundären Strecken würde man doch nur einen, höchstens zwei solcher Wagen können laufen lassen. Nun stelle man sich vor, dafs durch irgend welche Zufälle die Maschinerie versagt; die Personen müssen befördert werden; hätte man Geleise liegen, dann könnte man die Dampfkalesche schliefslich durch *ex improviso* vorgespannte Pferde vorwärts bringen, so aber ist das Vehikel mit der Personenfracht gar nicht zu bewegen. Auf solche Zufälle mufs gerechnet werden, wenn man sich nicht den kostspieligen Luxus erlauben will, eine unnöthig grofse Zahl von Dampfomnibussen in Reserve zu halten, wobei sie übrigens an Güte schnell einbüfsen würden. In diesem Falle bedürfte man auch einiger erfahrener Maschinisten, welche für die Erhöhung der permanenten Unterhaltungskosten erheblich ins Gewicht fallen.

Da es aber nicht unwahrscheinlich ist, dafs solche Dampfomnibusse von Seiten des Publikums wenigstens in der ersten Zeit ihres Betriebes einen gewissen lebhaften Zudrang finden werden, so kann man dem Dampfwagen ohne Spurweg in dieser Form nicht alle und jede Berechtigung absprechen. Aber er wird doch auf die Dauer niemals den Rang eines »neuen Dampf-Fortbewegungssystems«, wie die Erfinder glauben und in ihrer Broschüre behaupten, sondern geradezu nur den einer Spielerei einnehmen, ähnlich wie das in Nordamerika zur Zeit aufgetauchte Luftdruckvelociped eine Spielerei mit einem an sich ernsthaften System ist.

Noch klarer liegt die Sache dort, wo man wirklich daran denken wollte, den Dampfwagen zum Transport schwerer Lasten und Güter anzuwenden. Ein solches Bestreben ignorirt nicht nur einfach die letzten fünfzig Jahre, welche die mit Dampf befahrenen Spurwege für Lastverkehr geschaffen, sondern alle die vorangegangenen Jahrhunderte, die sich dazu eines Spurweges bedienten, wenn sie auch nur thierische Kraft zur Bewegung benutzten; kurz, ein solches Streben verkennt den Vortheil der Spur überhaupt. Sollte es wirklich nothwendig sein, denselben noch zu präzisiren? Derselbe liegt offenbar in der Beseitigung aller, eine Reibungsminderung verursachenden Hindernisse, welche sonst den Wagenfelgen in der von ihnen angenommenen Richtung entgegenstehen und sie herüber und hinüber ablenken. Eine absolut glatte, ebene Fahrbahn aus Schmiedeisen müfste in der geraden Linie genau denselben Effekt haben, wie der in den Schienen erzielte. Nur

dafs man eine solche weder herstellen kann, noch auch der Kosten wegen herstellen will, ist der Grund gewesen zur Einführung der Stein-, Holz- und Eisenspurwege. Will man also ohne Spurweg mit demselben Effekt fahren, dann mufs die ganze Strafsenbreite ein Spurweg sein, d. h. man mufs die besten Strafsenfahrbahnen haben; Asphalt z. B. kommt der Wirkung des Spurweges schon sehr nahe, und wird deshalb auch in Berlin den Pferdebahnanlagen empfindliche Konkurrenz und sie nicht mehr dem Güterverkehr zugänglich machen, sobald sich erst einmal die Fiaker in ihrer Konstruktion und im Beschlage ihrer Pferde dem neuen Pflaster akkomodirt haben werden. Deshalb wird die Dampfdroschke auch mit Vorliebe auf Asphaltstrafsen exekutirt; aber gerade da, wo nach der Meinung der Erfinder der Dampfwagen zum Transport schwerer Lasten berufen sein soll, aufserhalb der Städte, ist an durchaus ebene Strafsen, vor Allem an Asphalt, gar nicht zu denken! Selbst wenn also die weiteren Bedenken, die sich erheben, wie starke Beschädigung der Strafsenschüttung, Möglichkeit schwerer Unglücksfälle, Verderb der dem Verstauben ungemein ausgesetzten Maschinerie etc. *in praxi* glücklich behoben würden, den Grundirrthum, den der Neuerfindung eines längst überholten »Fortbewegungssystems«, beseitigt keine Praxis.«

## 109. Encyklopädisches französisch-deutsches und deutsch-französisches Wörterbuch von Sachs.

Von Herrn Geh. expedirenden Secretair Sautter in Berlin.

Dieses bedeutende Werk, dessen Vollendung mit Spannung erwartet wurde, liegt nunmehr in zwei stattlichen, äufserlich würdig ausgestatteten Bänden in gr. 8 von 1 630 bezw. 2 119 Seiten Inhalt vor uns.

Die Vorzüge des ersten, schon seit dem Jahre 1875 vollendeten französisch-deutschen Theils, welchen Herr Professor Dr. Sachs in Brandenburg a. H. allein bearbeitet hat, sind uns in der Zwischenzeit bereits durch den Gebrauch bekannt geworden; wir freuen uns, dafs auch dem zweiten (deutsch-französischen) Theile, welchen Herr Prof. Dr. Cäsar Villatte in Neustrelitz in Gemeinschaft mit Herrn Prof. Dr. Sachs herausgegeben hat, dieselben Vorzüge nachzurühmen sind, und können nicht umhin, jetzt, nachdem das mit Recht als ein »Ereignifs auf dem Gebiete der Lexikographie« gefeierte Werk seinen Abschlufs erlangt hat, die Aufmerksamkeit unserer Leser auf dasselbe hinzulenken.

Das Sachs'sche Wörterbuch zeichnet sich vor allen anderen Wörterbüchern ähnlicher Art durch einen hohen Grad von Vollständigkeit aus. Das ganze Werk giebt von dem Bestreben der Verfasser Zeugnifs, so vollständig als möglich zu sein, ohne indessen einen unnützen Ballast an Wörtern, Formen u. s. w., welcher die Uebersichtlichkeit und Handlichkeit des Buches beeinträchtigen könnte, in das zu verarbeitende Material hineinzubringen. Dieses Streben kennzeichnet das Werk und sichert ihm eine eigenartige Stelle unter allen ähnlichen Erscheinungen auf lexikographischem Gebiete.

Der französisch-deutsche Theil des Werkes geht in Bezug auf den Wortschatz über das Wörterbuch der französischen Akademie hinaus, insofern, als er einerseits die für das Verständnifs der älteren Dichter etc. erforderlichen, von der Akademie nicht mehr berücksichtigten veralteten Wörter und Wortformen bringt, andererseits die zahlreichen Neubildungen wiedergiebt, ohne welche neuere französische Autoren und die Erzeugnisse der französischen Tagespresse schlechterdings nicht verstanden werden können.

Der Grundsatz, welchen der Herr Verfasser bei der Entscheidung über die Aufnahme oder Nichtaufnahme eines

französischen Wortes als mafsgebend aufgestellt hat, scheint uns überaus treffend und nachahmungswerth. Es wurde nämlich stets die Frage aufgeworfen, ob Wahrscheinlichkeit vorhanden sei, dafs der Leser nach einem bestimmten Worte jemals suchen werde. Nur wenn diese Frage entschieden zu verneinen war, unterblieb die Aufnahme des Wortes.

Bei der Entscheidung der schwierigen Frage, welche Ausdehnung dem Wortreichthum im deutsch-französischen Theile zu geben sein werde, erhoben sich vor Allem Zweifel darüber, welche Zusammensetzungen aufzunehmen sein würden. Die deutsche Sprache ist bekanntlich überreich an Zusammensetzungen, deren Wiedergabe im Französischen zuweilen mit grofsen Schwierigkeiten verknüpft ist. Von den Herausgebern der älteren Wörterbücher ist die Praxis beobachtet worden, die gebräuchlicheren Composita zu bringen, die seltener vorkommenden dagegen wegzulassen.

Dieses Verfahren hat insofern seine Bedenken, als über den Begriff des Wortes »gebräuchlich« sehr verschiedene Ansichten herrschen können, und als andererseits durch die Wiedergabe der sämmtlichen gebräuchlichen Wortverbindungen die Dickleibigkeit eines Wörterbuchs aufserordentlich vermehrt wird. In dem Sachs'schen Wörterbuche ist daher nach dem Vorgange von Sanders der Grundsatz festgehalten worden, diejenigen Artikel, welche deutsche Composita behandeln, in zwei Theile: einen allgemeinen und einen besonderen zu zerlegen. In dem ersten, dem allgemeinen Theile, ist erläutert, in welcher Weise eine Verbindung des Wortes mit einem anderen in der Regel in französischer Sprache wiedergegeben wird; in dem zweiten Theile dagegen sind diejenigen Fälle einzeln aufgeführt, in welchen bei der Uebersetzung in das Französische die unter 1 angegebene Regel nicht Platz greifen kann.

Schlagen wir z. B. den Artikel »Reise« als Compositum auf, so finden wir unter 1 angegeben, dafs die Zusammensetzungen aus dem Deutschen meist mit »*de voyage*« in das Französische zu übersetzen sind; also: Reisebedarf = *articles de voyage*, Reiseeindrücke = *impressions de voyage*, Reiseflasche = *flacon de voyage* u. s. w. Unter 2 »Besondere Fälle« finden wir alle diejenigen Ausnahmen erwähnt, in denen die Worte »*de voyage*« zur Uebersetzung nicht verwandt werden können, z. B. Reisealtar = *autel portatif*, Reiseapostel = *apôtre ambulant*, Reisebuch = *itinéraire*, *guide* u. s. w.

Durch diese Einrichtung wird erreicht, dafs eine Unzahl von Compositis — wir haben mehrere Hundert ermittelt, welche mit *de voyage* wiederzugeben wären — aus dem Wörterbuche einfach weggelassen werden können. Durch die Wiedergabe sämmtlicher Ausnahmen im Anschlusse an die unter 1 angegebene Regelübersetzung hat das Sachs'sche Wörterbuch in Bezug auf die deutschen Composita eine fast absolute Vollständigkeit erzielt und Raum für wichtigere Dinge gewonnen: Vorzüge, die anderen Wörterbüchern nach altem System naturgemäfs nicht beiwohnen können.

Derselbe Grundsatz, welchen wir bei Substantiv-Zusammensetzungen antreffen, ist auch bei Adjectiv-Verbindungen zur Anwendung gekommen; es werden nur solche Verbindungen gebracht, die auf gewöhnlichem Wege im Französischen nicht wiedergegeben werden können. Das Wörterbuch von Mozin-Peschier bringt z. B. bei dem Worte »Aufruhr« = *sédition* die Beisätze: *grande*, *furieuse*, *horrible*, grofser, wüthender, schrecklicher Aufruhr, bei »*rivière*« die Beiwörter: *profonde*, *guéable*, *rapide*, *navigable*, tiefer, durchwatbarer, reifsender, schiffbarer Flufs.

Wir halten diese Angaben deshalb für überflüssig, weil der Leser sich durch Nachschlagen unter den betreffenden Adjectiven jederzeit leicht Raths erholen kann. In dem uns vorliegenden Werke finden wir denn auch diese in gewöhnlicher Weise wiederzugebenden Adjectivverbindungen bei den betreffenden Substantiven gar nicht aufgeführt, womit ausgesprochen ist, dafs ein Verbot gegen die Verbindung von *sédition* mit *grande* etc., von *rivière* mit *profonde* etc. nicht besteht. Da-

gegen finden wir unter *rivière* die Verbindung »*rivière marchande*« = fahrbarer Flufs, deren Erläuterung in Rücksicht auf die Eigenartigkeit der Zusammensetzung und die derselben beiwohnende besondere Bedeutung allerdings nicht fehlen darf. Der leitende Grundsatz des Buches: Vollständigkeit mit der durchaus gebotenen Kürze zu vereinigen, ist also auch bei Verarbeitung des reichen Materials der Adjectivverbindungen im vollen Umfange durchgeführt.

Die Behandlung der Adverbien liefert einen weiteren Belag für das Streben nach Vollständigkeit unter Beschränkung auf das Nothwendige. Bekanntlich werden die Adverbien im Französischen in der Regel durch Anhängung der Sylbe »*ment*« an die weibliche Form der Adjectiva gebildet, z. B. *gracieux*, *-se*, *gracieusement*; *brutal*, *-e*, *brutalement*.

Das Mozin-Peschier'sche Wörterbuch widmet dem Adverb *gracieusement*, obwohl es nichts anderes bedeutet als *d'une manière gracieuse*, sieben, dem Adverb *brutalement* (soviel als *avec brutalité*) drei Zeilen Text! Schlagen wir dagegen unser Sachs'sches Wörterbuch nach, so finden wir unter den Adjectiven *gracieux* und *brutal* des Vorhandenseins der Adverbien lediglich durch das Zeichen ▢ Erwähnung gethan, was soviel sagen will, dafs die Adverbien in gewöhnlicher Weise durch Anhängung der Sylbe »*ment*« an die weiblichen Formen der Adjectiva zu bilden sind und in ihrer Bedeutung von der Grundbedeutung des Adjectivs nicht abweichen. Ist jedoch ein Adverb in abweichender Weise zu bilden, oder weicht die Bedeutung des Adverbs bei sonst gewöhnlicher Bildung von der Bedeutung des Adjectivs ab, so giebt uns das Wörterbuch nähere Erklärung.

Wir finden daher z. B. das Adverb *obligeamment* in Rücksicht auf die abweichende Bildung, das Adverb *hautement* in Anbetracht seiner abweichenden Bedeutung in unserem Wörterbuche speziell erwähnt.

Es wird kaum des Hinweises bedürfen, welche Vereinfachung und Raumersparnifs durch die geschilderte Behandlung der Adverbien erzielt wird.

In dasselbe Kapitel gehört die seitens des Herrn Verfassers beliebte Behandlung der deutschen Vor- und Nachsylben (an, auf, durch etc. — heit, keit, schaft u. s. w), welche dazu dienen, den Sinn der Wurzelwörter zu verändern.

Das Sachs'sche Wörterbuch bringt aus diesem ungemein reichhaltigen Material nur allgemein gebräuchliche bz. solche Wörter, für welche die französische Sprache eine besondere bestimmte Form hat. Die anderen Wörter dieser Gattung mufs der Leser sich selbst bilden.

Wir finden z. B. das selten vorkommende Wort »Judenschaft« im Wörterbuche nicht. Um es zu bilden, müssen wir zunächst auf das Wurzelwort »Jude = *juif*« und sodann auf die Erklärung der Nachsylbe »schaft« zurückgehen. Bei —»schaft« finden wir die Angabe »*sert à former au moyen d'autres substantifs des noms féminins de personnes*«, z. B. Priester = *prêtre*, Priesterschaft = *tous les prêtres*, oder *le corps des prêtres*. Wir hätten somit Judenschaft zu übersetzen: *tous les juifs* oder *le corps des juifs*.

Der dargelegten zweckmäfsigen Behandlung des Stoffs schliefsen sich ebenso zweckmäfsige technische Einrichtungen an. So ist z. B. in dem französischen Theile des Werkes bei jedem einzelnen Worte die Aussprache nach dem phonetischen Systeme von Toussaint-Langenscheidt angegeben: eine Erleichterung für den Leser, welche kein anderes Wörterbuch der französischen Sprache aufzuweisen hat. Durch die Wahl einfacher und dabei charakteristischer allgemeiner Zeichen sind die Bedeutungen der Wörter nach ihrer Abstammung, der mehr oder minder grofsen Häufigkeit ihres Vorkommens, der Beschränkung auf bestimmte Berufsklassen u. s. w. gekennzeichnet.

Es bedeutet z. B.:

☆ Stern = Neologismus (neues Wort);

☆ Komet = seltenes Wort;

⚓ Anker = Marine-Schifffahrtssprache;

⚔ Schwerter = militairischer Ausdruck.

Wir haben uns bereits durch den Gebrauch überzeugt, wie leicht diese Zeichen sich dem Gedächtnisse ein-

prägen, und wie erheblich sie das Verständnifs der Sprache fördern helfen.

Ebenso leicht verständlich sind die verschiedenartigen Abkürzungen, welche gebraucht worden sind, um die Bedeutung einzelner Wörter in Hinsicht auf die Literaturperiode, aus der sie stammen, auf die Landestheile, in welchen sie gebraucht werden, auf die Wissenschaften, denen sie angehören u. s. w., für den Leser zu kennzeichnen.

Mit welcher Sorgfalt und Gründlichkeit bei dieser Kennzeichnung zu Werke gegangen worden ist, mögen folgende Proben darthun.

Wir treffen z. B. auf die Abkürzungen:

prov. C. = *provincialisme du Centre* — Provinzialismus Mittelfrankreichs.

prov. S. = *provincialisme du Sud* — Provinzialismus des südlichen Frankreichs.

V. = *Voltaire.*

V. H. = *Victor Hugo.*

Co. = *Corneille.*

Co. Cin. = *Corneille (Cinna).*

Co. C. = *Corneille (Cid).*

Co. M. = *Corneille (Menteur)* u. s. w.

Es ist uns kein zweites Wörterbuch der französischen Sprache bekannt, welches dem mit wissenschaftlicher Erforschung derselben sich Beschäftigenden ähnliche werthvolle Fingerzeige an die Hand giebt.

Als eine besonders schätzbare Einrichtung für den mit der Sprache schon besser Vertrauten darf das am Kopfe der mehrdeutigen Wörter stehende Inhaltsverzeichnifs angesehen werden. So ist z. B. das Wort *raison* in zwölf verschiedene Bedeutungen zerlegt, welche sich am Kopfe des bezüglichen Artikels in knapper Form wiedergegeben finden. Gesetzt den Fall, wir lesen in einem rechtswissenschaftlichen Werke von *raisons* in einem Zusammenhange, welcher uns keine der sonstigen bekannten Bedeutungen des Wortes anwendbar erscheinen läfst, so vermögen wir uns leicht durch einen Blick auf das dem Artikel *raison* voranstehende Inhaltsverzeichnifs Auskunft zu verschaffen. Dort findet sich unter No. 9 die Bezeichnung »*drt.*« = Rechtswissenschaft und unter No. 9 des Textes die Uebersetzung *raisons* = Ansprüche. Wir vermeiden also mit Hülfe des Inhaltsverzeichnisses ein Durchlesen des langen Artikels über *raison* und sind rasch und zuverlässig unterrichtet.

Die am Anfange eines jeden Bandes abgedruckten, durch Wahl einer besonderen Papiersorte leicht auffindbaren »*Remarques détachées*« bilden eine weitere sehr zu beachtende Eigenthümlichkeit des Sachs'schen Werkes. Diese »*Remarques*« enthalten in gedrängtester Form eine grofse Menge wichtiger Angaben in Bezug auf Conjugation, Declination u. s. w. Jedes Wort, in Betreff dessen in dem bezeichneten Abschnitte besondere Angaben enthalten sind, ist durch einen Kreis (○) mit einer inmitten desselben stehenden Zahl gekennzeichnet.

Wir greifen das mit ① *i* bezeichnete Wort *employer* heraus und finden beim Zurückgehen auf die *Remarques détachées* die vollständige Conjugation von *employer*, welches gleichzeitig als Musterverb für alle in derselben Weise zu conjugirenden, im Wörterbuche durch das Zeichen ① *i* hervorgehobenen Zeitwörter, wie z. B. *foudroyer*, *larmoyer* u. a. aufgestellt ist.

Der Vorzug dieser Einrichtung gegenüber derjenigen anderer Wörterbücher, welche in dem als Beispiel gewählten Falle sich darauf beschränken, in dem Texte von *employer* einige Zeitformen zu geben, von der vollständigen Conjugation des Wortes, sowie dem Hinweise auf die der gleichartigen Conjugation unterliegenden Verba dagegen absehen, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Es erübrigt uns schliefslich noch derjenigen Vorzüge zu gedenken, welche dem Sachs'schen Wörterbuche ganz und gar eigenthümlich sind, für welche daher andere gleichartige Werke einen Ersatz nicht zu bieten vermögen. Wir meinen den grofsen Reichthum an anekdotischen Redensarten, Citaten, Sprüchwörtern, fachwissenschaftlichen Ausdrücken, Gallicismen und Germanismen, Eigennamen aus der Geschichte und Geographie, Ausdrücken des familiären Lebens u. s. w. Das Werk hat sich in dieser Hinsicht eine wahrhaft grofsartige, unseres Wissens nach von

keiner anderen Seite ins Auge gefafste Aufgabe gestellt, die wir nach den eingehenden Nachforschungen, denen wir uns in allen Theilen des Werks unterzogen haben, als glänzend gelöst bezeichnen müssen.

Was der Herr Verfasser in diesem Punkte geleistet hat, das glauben wir unseren Lesern nicht besser, als durch Wiedergabe der geradezu überraschenden Entdeckungen, die wir auf unseren Streifzügen durch das Wörterbuch gemacht haben, darthun zu können. So haben wir z. B. von den gebräuchlicheren Citaten nicht ein einziges vermifst. Die Uebersetzung aus einer Sprache in die andere darf überall als vorzüglich gelungen bezeichnet werden.

Wir erwähnen hier nur folgende Stellen aus deutschen Klassikern, die wir unter den für die Uebersetzung Ausschlag gebenden Wörtern angetroffen haben:

unter »wandeln«. Niemand wandelt ungestraft unter Palmen:

*Personne ne se hasarde impunément sous les palmiers;* im weiteren Sinne: *personne n'est toujours heureux dans ce monde;*

unter »Tag«. Alles in der Welt läfst sich ertragen, nur nicht eine Reihe von schönen Tagen:

*Tout peut être supporté en ce monde, excepté une longue série de jours prospères;*

unter »Jagd«. Das ist Lützow's wilde verwegene Jagd:

*C'est l'intrépide corps franc de Luetzow;*

unter »helfen«. Dem Manne kann geholfen werden:

*C'est un service à rendre à cet homme.*

unter »essen«. Sein Brod mit Thränen essen:

*Tremper son pain de ses larmes.*

Um die Reichhaltigkeit und Zuverlässigkeit unseres Wörterbuches weiter zu erproben, haben wir uns in die Lage versetzt, beliebig herausgegriffene Stellen aus deutschen Klassikern einem Franzosen verständlich machen zu müssen, z. B.:

Zu Aachen in seiner Kaiserpracht,
Im alterthümlichen Saale,
Safs König Rudolph's heilige Macht
Beim festlichen Krönungsmahle.

Wie soll »König Rudolph's heilige Macht« in's Französische übersetzt werden?

Wir schlugen nach unter dem Artikel »Macht« und fanden: König Rudolph's heilige Macht (Schiller) = *Sa Majesté le roi Rodolphe.*

Oder folgende Stelle aus Wallenstein:

Zu Altdorf im Studentenkragen
Trieb er's, mit Permifs zu sagen,
Ein wenig locker und burschikos.

Hier würde uns die Uebersetzung des Wortes »Studentenkragen« Schwierigkeiten verursachen. Auch dafür weifs unser Wörterbuch Rath. Wir finden nämlich den Artikel: Studentenkragen (Schiller) = *le petit manteau (tel que les étudiants le portaient).*

Nach so überraschenden Ergebnissen, welche die Reichhaltigkeit des Werkes im hellsten Lichte erscheinen liefsen, kam es uns darauf an, festzustellen, ob es den Herren Herausgebern denn wirklich gelungen sei, den ganzen Wortreichthum unserer Klassiker zu erfassen und selbst die seltensten, ungebräuchlichsten Wortbildungen dem vorliegenden Werke einzuverleiben. Trotz eingehendster Nachforschungen an der Hand der bekannteren Dichterwerke sind wir auf keine Lücke gestofsen. Ist doch das Wort Schweizers im 2. Akte der »Räuber«: Das hab' ich mir lange gewünscht, mich mit so Kommifsbrodrittern herumzuhauen — das Schlagwort »Kommifsbrodritter« kommt in der deutschen Literatur wohl an keiner anderen Stelle vor — jetzt nicht mehr unübersetzbar. Das Sachs'sche Wörterbuch hat dafür die Uebersetzung: *tourlourou* (nach P. de Kock) anwendbar auf die betreffende Stelle in den Räubern.

Im Weiteren verdient der Reichthum des Sachs'schen Buches an fachwissenschaftlichen Ausdrücken aus der Gewerbekunde, der Ingenieurwissenschaft, dem Verkehrswesen u. s. w. eingehende Beachtung. Wir finden beispielsweise unter Rad *(roue)* einige 60 meist der Maschinenbaukunde entlehnte technische

Ausdrücke. Ein zu Rathe gezogenes technologisches Wörterbuch der französischen Sprache hatte deren kaum mehr aufzuweisen, womit dargethan ist, dafs der Besitzer des Sachs'schen Werkes auf die Anschaffung eines technologischen Wörterbuches unbedenklich verzichten kann.

Unter dem Worte »Post« begegnen wir 165 Substantiv- und Adjectiv-Zusammensetzungen — darunter die neugebildeten, auf die Gründung des Weltpostvereins sich beziehenden Composita — für welche sich durchweg treffende französische Uebersetzungen angegeben finden.

Die Eigennamen aus der Geschichte, der Literatur und der Geographie sind ebenfalls sehr zahlreich vertreten. Durch die Beigabe historischer Daten ist dem Werke ein weiterer Vorzug verliehen, der in sehr vielen Fällen zur Geltung kommen wird. Als wir kürzlich in der Lage waren, über den in einem nationalökonomischen Werke eines französischen Autors erwähnten Namen *Gribeauval* Erkundigung einzuziehen, schlugen wir mehr aus Neugierde, als in der Erwartung, Auskunft zu erlangen, unser Wörterbuch nach und fanden: *Gribeauval — Jean Baptiste Vaquette de .....*, General-Inspector der französischen Artillerie († 1789). Diese Angabe überhob uns der Nachforschung in einem Geschichtswerke bezw. in einem Konversations-Lexikon.

Weitere Ermittlungen nach dieser Richtung hin haben uns den Reichthum des Werkes an geschichtlichen Daten klar gelegt. So z. B. finden wir unter »Bonaparte« den ganzen Stammbaum des Regentenhauses aufgeführt.

Aus der Geographie ist ein nicht minder reichhaltiges Material verarbeitet.

Wir erwähnen u. A. nur, dafs selbst die unbedeutendsten Ortsnamen aus dem Elsafs mit Angabe der französischen Aussprache aufgenommen worden sind. In dieser Beziehung scheint uns eigentlich etwas zu viel geschehen zu sein, denn wir vermögen nicht recht einzusehen, welchen Nutzen es gewähren soll, dafs z. B. die französische Aussprache des reindeutschen Ortes »Hochfelden« im Nieder-Elsafs *(ok — faël — dae'n)* wiedergegeben ist.

Zum Schlusse wollen wir unsere Leser auf eine Spezialität des Sachs'schen Wörterbuches aufmerksam machen, die in keinem zweiten derartigen Werke wiederzufinden ist. Der Herr Verfasser hat sich nämlich unter Beihülfe hervorragender Mitarbeiter an die schwierige Aufgabe herangewagt, für die intimsten deutschen Redensarten, insbesondere für die Ausdrücke des Witzes in der Reichshauptstadt, welche bisher für unübersetzbar gegolten haben und daher oft scherzhaft in grotesker Weise in das Französische übertragen worden sind, treffende Uebersetzungen zu liefern.

Wie vorzüglich diese Aufgabe gelöst worden ist, mag eine kleine Blumenlese aus dem Wörterbuche darthun.

Wir finden z. B.:

»Bei Mutter Grün schlafen« = *coucher à la belle étoile, à l'hôtel des trois moineaux, à l'enseigne de la lune.*

»Was ich mir dafür kaufe« = *la belle avance!, que voulez-vous que je fasse de cela?, je m'en soucie fort peu.*

»Den werde ich mir kaufen« = *je m'en vais l'arranger de la bonne manière.*

»Ja, Kuchen — warum nicht gar« = *on t'en donnera! je t'en ratisse!*

»Er hat die Weisheit mit Löffeln gegessen« = *il a la sagesse infuse.*

»Sie können mir gestohlen werden mit u. s. w.« = *je ne me soucie guère de .....; vous me la baillez belle (*oder *vous êtes charmant) avec* u. s. w.

Aehnliche Beispiele treffender Uebersetzungen liefsen sich zu Hunderten aufführen.

Wir schliefsen jedoch unsere Darstellung, indem wir unseren Lesern nachgewiesen zu haben glauben, welche reichen Schätze in dem nunmehr vollendeten Sachs'schen Wörterbuche für denjenigen verborgen liegen, der sich mit dem Studium der französischen Sprache beschäftigen will. Möge das vortreffliche Buch »ein Werk deutschen Fleifses und deutscher Gründlichkeit« in beiden Ländern, deren Sprachen es einander näher bringen will, die wohlverdiente Verbreitung finden.

# 110. Zum fünfzigjährigen Bestehen der Königl. Museen in Berlin.

Am 3. August 1880 waren fünfzig Jahre verflossen, seitdem die durch persönliche unablässige Sorge der kunstsinnigen Monarchen Preufsens und durch die Mitwirkung ausgezeichneter Staatsmänner, Gelehrten und Künstler, wie v. Altenstein, W. v. Humboldt, Bunsen, Niebuhr, Rauch, Wolff, v. Brühl, Waagen u. A., mehr und mehr vervollständigten Königl. Kunstsammlungen zu einem Museum vereinigt und in dem durch Schinkel erbauten, wegen seiner harmonischen Verhältnisse, seiner feierlich ernsten Säulenhalle und seiner herrlichen Rotunde bemerkenswerthen Museumsgebäude am Lustgarten in Berlin eröffnet wurden. Wenn die Lebenden sich mit Recht der unerschöpflichen Fülle idealer Anregungen erfreuen dürfen, welche die edelsten Gebilde der Kunst in solcher Vereinigung darbieten, so geziemt es sich dabei auch derjenigen Männer zu gedenken, welche mit rühmenswerthem Eifer und mit wahrhafter Humanität sich der Aufgabe unterzogen, die mühevollen Vorarbeiten für Herstellung eines so bedeutsamen Bildungswerkes der Nation zu übernehmen und zu gedeihlichem Ende zu führen.

Die stattliche Festschrift, welche aus Anlafs dieser bedeutungsvollen Jubelfeier erschienen ist, erfüllt die Pflicht der Erinnerung an die Bemühungen so vieler erlauchter und hochgebildeter Männer in pietätvollem Sinne; sie bietet zugleich ein getreues und anschauliches Bild des steten Wachsens und der erfreulichen Entwickelung der Königl. Museen, dessen Rahmen sich eng an die Geschichte des Preufsischen Staats anschliefst. Wir müssen bei dem Mangel an Raum uns leider versagen, die ganze Fülle des Stoffs, der in jener Festschrift in lebensvollen Bildern an uns vorüberzieht, wiederzugeben; es wird genügen, wenn wir einige Hauptmomente hier hervorheben.

Das erste und hauptsächlichste Verdienst an dem Entstehen der reichen Sammlungen trägt der Kunstsinn der Brandenburgischen Kurfürsten, welche bei dem Erwachen der humanistischen Studien und genährt durch die Begeisterung für die erhabenen Reste der Antike sich zur Aufgabe stellten, »seltene und merkwürdige Dinge« anzukaufen, die in den Kurfürstlichen Residenzen aufgestellt werden sollten. Kurfürst Joachim II. (1535—1571) und Georg Wilhelm (von 1619 ab), vor Allen der Grofse Kurfürst, welcher in Leyden, dem damaligen glänzendsten Mittelpunkte der archäologischen Studien, klassische Bildung erlangt hatte, waren eifrige Sammler von Kunstgegenständen, namentlich Bronzefiguren, Marmorwerken, Kunstgeräthen, Gemmen und Münzen. Ein Katalog von 1672, der 70 Folioseiten füllte, bezeugt den bereits erheblichen Umfang und die Bereicherung, welche die Sammlungen im Laufe der Zeit erhalten hatten. Auch die kunstsinnige Gemahlin des Grofsen Kurfürsten, Louise Henriette von Oranien, förderte diese Bestrebungen durch Unterstützung von Malern, welche in Rom, an der Wiege der Kunst, und unter den Vorbildern einer grofsen Vergangenheit reiche Nahrung und Anregung zu künstlerischem Schaffen schöpften.

Ein wichtiger Theil der Sammlungen, der ethnographische, verdankt ebenfalls die erste Grundlage dem Grofsen Kurfürsten, dessen weitblickender Geist den Gedanken verwirklicht hatte, seinen Staat durch Begründung einer brandenburgischen Kolonie an der Küste von Guinea, Friedrichsburg (jetzt Cap Coast Castle), an dem überseeischen Handel theilnehmen zu lassen. Die reichen Sammlungen an Naturalien, Geräthen u. s w., welche ein holländischer Offizier, Polemann, und später ein Arzt, Cleyer, aus Afrika und Asien dem Kurfürsten einsandten, bildeten den Anfang der ethnographischen Abtheilung, welche 1680 mit der Kunstkammer vereinigt wurde. Die Oranische Erbschaft, darunter das grofse Jagdbild von Rubens und Snyders, bereicherte namentlich

die Gemäldesammlung um einige kostbare Stücke.

Ueberaus thätigen Antheil an der Vermehrung der Sammlungen nahm Friedrich der Grofse. Schon 1742 erwarb er die Sammlung des Kardinals Melchior von Polignac, welche 300 Marmorwerke umfafste, darunter sehr schöne antike Büsten (den Kopf des Homer, Aeskulap, Hygiea, Pallas). Im Jahre 1747 liefs er (für 17 500 Mark) den sogen. Adoranten, noch heute das Prachtstück und der Stolz des Museums, ankaufen. Dieser betende Jüngling, die schönste Bronzestatue, welche aus dem Alterthum erhalten ist, gehört noch der Epoche der vollendeten hellenischen Kunst an und soll etwa um 370 v. Chr. entstanden sein.

Die Sammlung der Gemmen wurde um 3 444 Stück vermehrt. Es folgte sodann ein gewisser Stillstand in der Entwickelung der Sammlungen. Als Friedrich Wilhelm III. zur Regierung kam, ordnete er an, dafs die Sammlungen der wissenschaftlichen Benutzung eröffnet werden sollten, weshalb auch die Akademie die Oberaufsicht erhielt. Jean Henry, früher reformirter Prediger in Potsdam, wurde zum Kustos bestellt und erwarb sich grofse Verdienste um Aufstellung und Ordnung der vorhandenen zahlreichen Gegenstände, welche 1798 in den Zimmern der Königl. Kunstkammer im Berliner Schlosse vereinigt wurden. Henry war es auch, der im Jahre 1805 zuerst einen Plan zur Reorganisation der Sammlungen und zu deren Vereinigung in einem grofsen Museum vorlegte, in dem auch die sonstigen in den Königl. Schlössern zerstreuten Gemälde und Antiken vereinigt werden sollten. Bald darauf trat jedoch der Krieg von 1806 und die Plünderung der Sammlungen durch die Franzosen ein, welche die schönsten Stücke nach Paris schafften und sie dort 1807 sogar ausstellten. Nach der Wiedererlangung der meisten Gegenstände begann, dem Willen König Friedrich Wilhelms III. gemäfs, sogleich eine lebendige Thätigkeit zur Vervollständigung und Vermehrung der Sammlungen. Ausgezeichnete Männer wirkten vereint für diesen Zweck, vor Allen Wilhelm v. Humboldt, Niebuhr, Bunsen und der Bildhauer Emil Wolff in Rom; ferner Rumohr, Rauch und Schinkel; sodann auf ihren Reisen Alexander v. Humboldt und Graf Sack, endlich daheim der Minister v. Altenstein. Eine Allerhöchste Kabinetsordre vom 27. März 1822 an den Staatskanzler v. Hardenberg ordnete die Einsetzung einer besonderen Kommission zur Einrichtung eines Museums für alle Zweige der Kunst an; zu Mitgliedern dieser Kommission wurde Geheimer Kabinetsrath Albrecht, General v. Witzleben, Geheimer Ober-Baurath Schinkel, Professor Hirt und Regierungsrath Tschoppe ernannt. Die Kommission hatte anfangs vorgeschlagen, das Museum auf dem Grundstücke der Akademie zwischen Linden und Dorotheenstrafse zu errichten. Schinkel aber legte 1823 den Plan zur Erbauung des Museums am Lustgarten vor und der König genehmigte sogleich die Ausführung der durch das Projekt der Umgestaltung der ganzen sogen. Museumsinsel bedeutsam erweiterten Vorschläge des genialen Architekten in der Form, wie wir sie jetzt im Wesentlichen zur Verwirklichung gelangt sehen. Während so Schinkel sich unvergänglichen Ruhm durch den Bau des herrlichen Kunsttempels erwarb, unterzog Wilhelm von Humboldt sich der mühevollen Aufgabe, die Grundlagen für die Organisation und Verwaltung, sowie den weiteren Ausbau der Kunstsammlungen festzustellen. In der That hätte dazu keine bessere Kraft erwählt werden können, als dieser ebenso umfassend gebildete und feinsinnige, wie mit reichen Erfahrungen und grofsem Organisationstalent ausgestattete Mann, der als einer der berufensten Dolmetscher der Antike auf das geistige Leben der deutschen Nation in edelstem Sinne befruchtend eingewirkt hat. Er übernahm die vielfachen, unendlich schwierigen Arbeiten der Auswahl der Kunstwerke; er liefs im Verein mit Rumohr die Restauration der Gemälde und ihre Einrahmung, die Ergänzung der Statuen und die Beschaffung der Postamente ausführen; er ordnete die Ueberführung und Aufstellung der einzelnen Ab-

theilungen, sowie die Ausarbeitung und den Druck der Kataloge an und wufste alle diese weitverzweigten Geschäfte so zu fördern, dafs mit Genehmigung des Königs das Museum am 3. August 1830 dem Publikum eröffnet werden konnte: ein glänzendes Denkmal der Energie Friedrich Wilhelms III. und seiner Rathgeber. Der König belohnte das hervorragende Verdienst W. v. Humboldts durch Verleihung des Schwarzen Adlerordens; ebenso wurden Schinkel, Rauch, Schlesinger und Wach durch Königliche Gnadenbeweise ausgezeichnet.

Für die weitere Verwaltung des Museums, an deren Spitze als Generalintendant Graf Brühl getreten war, gab W. v. Humboldt ebenfalls die grundlegenden Gedanken an; die einzelnen Hauptabtheilungen sollten eigene Directoren erhalten; zur Entscheidung über wichtige neue Ankäufe sollte eine artistische Kommission berufen werden: Vorschläge, nach denen im Allgemeinen auch jetzt noch die Verwaltung der erweiterten Museumssammlungen geordnet ist. Der Entwurf zu dem ersten Etat des Museums schlofs mit 58000 Thalern ab.

Als Wilhelm v. Humboldt den Plan zur Zusammensetzung des Museums entwarf, war er von der Ueberzeugung erfüllt, dafs die Sammlungen, deren Kern naturgemäfs die antiken Skulpturen und die Gemälde bilden mufsten, der Vollständigkeit entbehren würden, wenn ihnen nicht noch Kupferstiche und Zeichnungen hinzugefügt würden, da aus diesen Produkten der Charakter und die Manier der Künstler oft am Besten erkannt werden können. Von diesem Gesichtspunkte aus empfahl W. v. Humboldt den Ankauf der Sammlung des damaligen General-Postmeisters und Bundestagsgesandten Herrn v. Nagler, welcher die zu jener Zeit weitaus bedeutendste Privatsammlung Deutschlands besafs. v. Nagler hatte auf die Sammlung im Laufe langer Jahre bedeutende Mittel verwendet; sie wurde im Jahre 1835 zum Preise von 92 333 Thalern für das Königl. Museum angekauft und bildet thatsächlich den Grundstock des heutigen Kupferstichkabinets.

Wir glauben im Interesse unserer Leser zu handeln, wenn wir zum Schlusse über die Reichhaltigkeit der Sammlungen jenes um die Entwickelung des deutschen Postwesens hochverdienten Staatsmannes Näheres mittheilen.

Als die Perlen der v. Nagler'schen Sammlung werden zu bezeichnen sein: Die Kupferstiche unbekannter Meister des XV. und XVI. Jahrhunderts — 45 sogenannte Schrotblätter. — Die Holzschnitte des XV. Jahrhunderts, darunter etwa 80 Reiberdrucke. — Vom Meister E. S. 1466 über 40 Blätter. — Schongauer und dessen Zeitgenossen und Nachfolger. — Dürer, sammt einer reichen Sammlung von Kopieen; der Triumpfbogen in der ersten Ausgabe; der Triumpfwagen in drei verschiedenen Ausgaben; die Säule in zwei Exemplaren. — Die deutschen Holzschneider der ersten Hälfte des XVI. Jahrhunderts, darunter Blätter gröfsten Formats, wie A. v. Worms' Ansicht von Köln, Apian's bayerische Landtafel etc. — Die Kleinmeister. — Das Werk des Lucas v. Leyden, darunter der Eulenspiegel. — Dasjenige von W. Hollar. — Schabkunstblätter von Prinz Ruprecht u. A. — Buntdrucke von Le Blon, Gaultier d'Agoty. — Die Werke von Chodowiecki, Wille, Schmidt, Dietrich. — Unter den mit Holzschnitten illustrirten Büchern des XV. und XVI. Jahrhunderts mehrere Blockbücher; u. A. das *Defensorium Virginitatis Mariae* von 1470; sämmtliche Werke Dürer's; Theuerdank auf Pergament; Burckmair's Oesterreichische Heilige in Probedrucken; das Wittenberger, Halle'sche und Wiener Heiligthumsbuch; Probedrucke mit Kursivbuchstaben von Holbein's Todtentanz. — Niellen. — Italiener des XV. Jahrhunderts. — Ausgabe des Dante, Florenz, Nicolo di Lorenzo, 1481. Fol. — Marcantonio und dessen Schule. — Italienische Holzschnitte und Clairobscurs. — Die Werke von St. della Bella, Raph. Morghen, Volpato. — Goltzius, Rembrandt, die Stecher der Schule des Rubens. — Callot; Masson (dessen Werk aus des Meisters Nachlafs). — Velazquez und andere Spanier. (Die wichtigsten Blätter waren von Herrmann und seinem Schüler Montmorillon

restaurirt worden.) — Ferner 73 Stiftzeichnungen (das Augsburger Skizzenbuch Hans Holbein's d. Aelt.), die, »wenn sie gleich auch für Dürer'sche Arbeit gegolten haben, doch vielleicht eher dem Holbein zuzuschreiben sind.« — Miniaturen aus Handschriften. — Handschriften: *Speculum humanae salvationis*, deutsche gereimte Uebersetzung mit kolorirten, mit der Feder gezeichneten Illustrationen aus der ersten Hälfte des XV. Jahrhunderts. — Die Lebensbeschreibung Dürer's, von Kress v. Kressenstein von 1625, sammt zwei Handschriften Dürer's. — Kunstbibliothek. — Galleriewerke.

Der Preis von 92 333 Thlr., welcher für die v. Nagler'sche Sammlung gezahlt wurde, wird mit Rücksicht auf ihren alle Perioden und Richtungen der Kupferstecherkunst umfassenden, aufserordentlich reichen und mit ebenso viel Wahl als Kennerschaft und Geschmack zusammengebrachten Inhalt von einem Mitgliede der für den Ankauf der Sammlung ernannten Sachverständigen-Kommission als ein sehr mäfsiger bezeichnet. Wilhelm v. Humboldt sagt in dem wegen Gründung des Kupferstichkabinets an den König erstatteten Bericht vom 21. August 1830 u. A. Folgendes:

»Die v. Nagler'sche Sammlung von Handzeichnungen und Kupferstichen ist von so bedeutendem Umfange, dafs sie hierin höchstens den vier ersten Sammlungen, der Pariser, Wiener, Dresdener und Münchener, nachstehen kann. Der Besitzer hat sich nicht, wie es sonst wohl der Fall bei Privatsammlungen zu sein pflegt, auf eine oder die andere Partie beschränkt, sondern seine Sammlung enthält in allen Partien das Seltene und fast im Kauf unzugänglich zu Nennende. Dies Zeugnifs giebt derselben v. Rumohr, der sie bei seinem letzten Aufenthalte hier genau geprüft hat, und gleich günstig über dieselbe haben die Vorsteher des Pariser und Münchener Kabinets, Duchesne und Brulliot, sowie auch hiesige Künstler und Kenner, namentlich der Professor Rauch, der Geh. Ober-Finanzrath Sotzmann, der selbst eine bedeutende Sammlung besitzt, und der Dr. Waagen geurtheilt. Einen solchen Reichthum von Handzeichnungen und Kupferstichen, in solcher Seltenheit und Vorzüglichkeit zusammenzubringen, konnte einem Privatmanne nur durch unsäglichen und beharrlichen Fleifs einen grofsen Theil seines Lebens hindurch, durch ausgebreitete und gründliche Kenntnifs dieses Faches, durch ungewöhnlichen Scharfblick in der Beurtheilung der einzelnen Exemplare und durch sehr bedeutenden Geldaufwand gelingen.«

Bei so anerkannter Kunstliebe und Kunstkennerschaft v. Nagler's ist es natürlich, dafs er beim Ankauf von Kupferstichen, Zeichnungen u. s. w. seitens der Museumsverwaltung vielfach zu Rathe gezogen wurde und auch später, als er seine Sammlungen dem Museum übergeben hatte, eifrig an deren Vervollständigung mitwirkte.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Kabel durch den Gotthard-Tunnel. Nach einer dem Reichs-Postamte von der Schweizerischen Telegraphendirection zugegangenen Mittheilung beabsichtigt die Letztere, die Telegraphenlinie durch den Gotthard-Tunnel mittels Kabels herzustellen.

Zu diesem Zwecke sind von der Schweizerischen Telegraphendirection 15 Kabel von je 1 000 m Länge, jedes 7 mit Guttapercha isolirte Leitungsdrähte enthaltend, zusammen 15 000 m, bei den Fabrikanten Felten & Guilleaume in Cöln a. Rh. in Bestellung gegeben worden.

Die Post- und Telegraphenverwaltung von Victoria im Jahre 1879. Nach dem Jahresbericht der Postverwaltung von Victoria für 1879 wurden in dieser, gegenwärtig etwa 900 000 Einwohner zählenden australischen Kolonie im genannten Jahre 1 210 Personen im Post- und Telegraphendienst beschäftigt. Darunter befanden sich 128 Amtsvorsteher, 210 Personen im Beamtenrange, 93 weibliche Gehülfen; nicht eingerechnet sind die Agenten auf den sehr zahlreichen kleineren Postanstalten. Die Zahl der letzteren betrug insgesammt 1 069 gegen 1 007 im Vorjahre, so dafs also bereits auf 835 Einwohner ein Postamt entfällt. Die Postkurse hatten eine Gesammtlänge von 10 570 engl. Meilen (1 engl. Meile = 1,609 km); der Jahresverkehr auf denselben belief sich auf 5 203 320 engl. Meilen (einschliefslich der auf die Bahnposten fallenden 1 543 698 Meilen). Die Durchschnittskosten für die Meile betrugen 5⁴/₅ Pce. (etwa 49 Pf.).

Es kamen zur Versendung:

Briefe: 23 215 648 (4 pCt. mehr als im Vorjahre). Darunter aus den übrigen australischen Kolonien etwa 2 Millionen und vom Auslande etwa 1 Million.

Waarenproben: 3 091 364 (3²/₃ pCt. weniger als im Vorjahre). Aus dem Kolonialverkehr gegen 150 000, aus dem Auslande 200 000. Die Verminderung fällt auf den Binnenverkehr.

Zeitungen: über 10 Millionen. Die gleichfalls auf den Binnenverkehr fallende Abnahme betrug 5¹/₈ pCt.

Eingeschriebene Sendungen: 218 076, d. i. 8¹/₂ pCt. mehr als im Vorjahre.

Im Büreau für unbestellbare Sendungen kamen 152 815 Sendungen zur Behandlung, von denen 134 682 den Absendern zurückgestellt oder an die Adresse befördert werden konnten. Unter diesen Sendungen befand sich, wie gewöhnlich, eine grofse Zahl solcher, welche Werthpapiere, Geld u. dergl. enthielten; der Gesammtbetrag der Wertheinschlüsse belief sich auf 15 735 Pfd. Sterl. An das Schatzamt wurden baare 37 Pfd. Sterl. solcher Einschlüsse aus unbestellbaren Briefen abgeführt; Gegenstände im Werthe von 2 000 Pfd. Sterl. blieben am Schlusse des Jahres noch zur Verfügung.

Postanweisungs-Verkehr wird aufser im Inlande mit den übrigen australischen Kolonien und dem Mutterlande unterhalten. Bei den 273 hierzu ermächtigten Postanstalten wurden eingezahlt 398 018 Pfd. Sterl. 13 Shill. 4 Pce. auf 138 517 Postanweisungen und ausgezahlt 453 723 Pfd. Sterl. 1 Shill. 10 Pce. auf 150 525 Postanweisungen.

Auch Postsparbanken bestehen in der Kolonie. Die Zahl derselben betrug 185. Der Gesammtbetrag der Spareinlagen belief sich im vergangenen Jahre auf 452 984 Pfd. Sterl. 1 Shill. 4 Pce.; zur Rückzahlung kamen 448 792 Pfd. Sterl. 7 Shill. 10 Pce. Im Bestande blieben am Jahresschlufs noch 49 233 Kontos im Betrage von zusammen 650 100 Pfd. Sterl. 11 Shill. 7 Pce. Unter diesen Kontos lauteten 8 288 auf Beträge über 20 Pfd. Sterl. und 407 auf den Höchstbetrag von 200 Pfd. Sterl. Verzinst wurden die Einlagen mit 4 pCt. und die während des Jahres gezahlten Interessen beliefen sich auf 22 858 Pfd. Sterl. 8 Pce.

Die Telegraphenanlagen der Kolonie stehen ebenfalls unter der Verwaltung der obersten Postbehörde. Die Linien der Kolonie hatten eine Länge von 3 185¹/₂ engl. Meilen, das Drahtnetz eine solche von 5 736¹/₂ Meilen. Die Zahl der Staats-Telegraphenstationen belief sich auf 261, die der Telegramme auf 1 010 116; mehr als der vierte Theil der letzteren gehörte zu den gebührenfreien Staatstelegrammen. Im Verkehr mit Europa kamen 7 308 Telegramme zur Versendung.

Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so betrugen: die Einnahmen bei dem Postwesen 197 675 Pfd. Sterl. (6 160 Pfd. Sterl. oder 3,21 pCt. mehr als 1878), und bei dem Telegraphenwesen 56 704 Pfd. Sterl. (3 583 Pfd. Sterl. oder 5,94 pCt. weniger als im Vorjahre). Die gesammten Einnahmen aus dem Post- und Telegraphenbetriebe bezifferten sich daher auf 254 379 Pfd. Sterl. (1,02 pCt. mehr als im Vorjahre). Da die Ausgaben beider Verwaltungszweige sich auf 351 854 Pfd. Sterl.

stellten, so ergab sich ein Defizit von 97 475 Pfd. Sterl. Hierauf sind jedoch in Anrechnung zu bringen: 30 000 Pfd. Sterl. auf die portofreie Korrespondenz in Staatssachen und 19 839 Pfd. Sterl. Gebühren für Staatstelegramme.

---

Medaille auf Herrn v. Nagler. Das Postmuseum besitzt eine sehr schöne, dem General-Postmeister v. Nagler gewidmete Medaille von Bronze, welche von dem Münz-Medailleur Brandt im Jahre 1835 geschnitten ist und einen Durchmesser von 41 mm hat. Auf der Vorderseite befindet sich das Brustbild des Gefeierten mit der einfachen Umschrift Carl F. Friedr. von Nagler. Die Rückseite stellt eine auf einem fliegenden Adler sitzende weibliche Figur dar, welche in der Linken einen Merkurstab, in der Rechten eine Schriftrolle hält. Eine Widmung oder dergl. befindet sich auf der Medaille nicht; auch hat sich über eine bestimmte Veranlassung, aus welcher dieselbe geprägt worden ist, nichts in Erfahrung bringen lassen, doch zeigt die allegorische Figur, welche zweifellos Handel und Wissenschaft repräsentirt, auf die Verdienste hin, welche v. Nagler sich um das Verkehrswesen erworben hat. Der fliegende Adler kann füglich auf den unter seiner Amtsführung beschleunigten Gang der Posten gedeutet werden. Von der Medaille giebt es auch eine Variation, welche diese Deutung noch mehr veranschaulicht. Man hat nämlich auf dem vorhandenen Stempel zur Rückseite nachträglich am Rande einen Kreis eingravirt, in welchem sich in äufserst kleiner und kunstvoller Ausführung die Flufsgottheiten Niemen und Mosel und zwischen denselben sechs vierspännige, in schnellstem Laufe dahineilende Schnellpostwagen befinden. Diese Darstellung verherrlicht die unter v. Nagler erfolgte Einrichtung der Schnellposten, eine Schöpfung, welche vom Publikum s. Z. mit fast derselben Freude und Bewunderung begrüfst wurde, wie später die Eröffnung der Eisenbahnen.

---

Wirkungen des Blitzschlages in einem Telegraphenkabel. Die Reichs-Telegraphenleitungen zwischen Singen und Donaueschingen sind durch den 900 m langen Hattinger Eisenbahntunnel mittels Kabels hindurchgeführt. Das Kabel ist in eine an der Tunnelwand befestigte, aus Tannenholz bestehende Kabelrinne in Lehm verpackt eingelegt und enthält vier Hooper'sche Adern, von welchen drei zum Betriebe eingeschaltet sind, während eine als Vorrath dient. Die Leitungsdrähte der Adern bestehen je aus einer Litze von feinen Kupferdrähten.

Am 30. August v. J., bei einem ungewöhnlich heftigen Gewitter, war der eine der in Betrieb genommenen Leitungsdrähte des Kabels plötzlich vollständig stromlos geworden. Der Betrieb der betreffenden Leitung konnte durch Benutzung der vorhandenen Vorrathsader bald wieder hergestellt werden. Aeufsere Umstände liefsen erst im Laufe des diesjährigen Sommers den Ort des Fehlers in dem Kabel durch Messungen genau feststellen. Bei Besichtigung der Fehlerstelle fand sich einer der eisernen Schutzdrähte des Kabels gebrochen (Schmelzspuren waren an den Drahtenden nicht zu bemerken) und unter der Bruchstelle ein tiefes Loch im Kabel. Nach Beseitigung der Schutzdrähte und der beschädigten Hanfumspinnung zeigte die betreffende Kabelader eine Aushöhlung von etwa 5 mm Durchmesser, welche mit geschmolzener Gummimasse gefüllt war. Die Litzendrähte des Leiters waren unter dieser Höhlung geschmolzen, die geschmolzene Gummi-Isolirmasse hatte sich zwischen die Schmelzenden des Leitungsdrahtes gesetzt, so dafs eine vollständige Unterbrechung der Leitungsfähigkeit des letzteren eingetreten war, ein Fall, welcher bisher bei Beschädigungen von Kabeladern durch Blitzschlag noch nicht beobachtet worden ist. Auch ist dies der erste bekannt gewordene Fall, wo die Ader eines in einem Tunnel verlegten Kabels der Reichs-Telegraphenverwaltung durch Blitzschlag beschädigt wurde. Spuren des Weges, welchen der Blitz von dem Kabel zur Erde ge-

nommen hat, konnten auch durch eingehendste Besichtigung der Oertlichkeit nicht entdeckt werden. Es ist anzunehmen, dafs die Ausgleichung der atmosphärischen Elektrizität zur Erde durch die eisernen an der Rinne anliegenden Schutzdrähte, die an den Tunnelwänden durch herunterträufelndes Wasser durchfeuchtete Kabelrinne und die die Tunnelwände bedeckende Feuchtigkeitsschicht zur Erde stattgefunden hat. Von den zum Schutze der Kabeladern gegen Beschädigungen durch Blitz an beiden Seiten des Tunnels angebrachten Stangenblitzableitern zeigte nur der der Fehlerstelle näher belegene schwache Spuren des Ueberganges der atmosphärischen Elektrizität.

## III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Die Geschichte und Entwickelung des Elektrischen Fernsprechwesens. Zweite vermehrte und ergänzte Auflage. Mit 24 in den Text gedruckten Holzschnitten. Berlin 1880. Verlag von J. Springer. 64 Seiten gr. 8.

In der soeben erschienenen zweiten Auflage hat das bereits früher in diesen Blättern besprochene Werk*) vielfache Erweiterungen und Ergänzungen erfahren. Insbesondere haben alle diejenigen auf das Fernsprechwesen bezüglichen Apparate, über welche zur Zeit des Erscheinens der ersten Auflage nähere Nachrichten noch nicht vorlagen, sowie die an Apparaten älterer Konstruktion in der Zwischenzeit eingetretenen Aenderungen und Vervollkommnungen in der neuen Auflage eingehende Besprechung gefunden. Zur Erleichterung des Verständnisses ist die Zahl der in den Text gedruckten, durch saubere und klare Ausführung sich auszeichnenden Holzschnitte erheblich vermehrt worden. Von den neueren Fernsprechapparaten, welche in der vorliegenden Auflage behandelt sind, mögen hier nur erwähnt sein: die als Gebeapparate dienenden Mikrophonsender von Ch. Varey in Paris und von Crossley in Halifax, das Mikrotelephon von J. Ockovowicz in Lemberg, die Fernsprecher von Fr. A. Gower in Paris, Gebrüder Naglo in Berlin, H. Müller in Breslau, die *Telephone Transmitter* von Blake und von Hopkins; ferner die Rufvorrichtungen von Dumontier, Dr. A. v. Wurstemberger und Cl. Ader, sowie endlich das wegen des dabei in Anwendung kommenden abweichenden Prinzipes interessante Rataphon von Professor A. E. Dolbear.

Am Schlusse des Werkes ist ein kurzer Rückblick geworfen auf die hochwichtige Bedeutung, welche der Fernsprecher im Laufe der letzten Jahre namentlich dadurch erlangt hat, dafs derselbe in die Praxis der Telegraphie eingeführt und der Vermittelung des öffentlichen Nachrichtenverkehrs mit Erfolg dienstbar gemacht worden ist. Diesen Betrachtungen knüpfen sich endlich noch interessante Angaben darüber an, wie es gelungen sei, den Fernsprecher und die auf dem Prinzipe des Mikrophons beruhenden Apparate nicht allein für die Nachrichtenübermittelung, sondern auch für andere wichtige Zwecke mit Nutzen zu verwenden, wie beispielsweise zu Widerstandsmessungen, zur Bestimmung der Torsion rotirender Wellen, zur Messung der Stärke von Tönen, zur Prüfung des Zustandes versenkter Torpedos, zur Feststellung von Erdströmen, zu Untersuchungen über die Lage von Fehlern in unterirdischen bz. unterseeischen Kabeln etc.

Die Verlagsbuchhandlung hat sich bereit erklärt, an Beamte der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, soweit die bezüglichen Bestellungen durch das Reichs-Postamt gesammelt und der Verlagsbuchhandlung übermittelt werden, die Abhandlung zu dem ermäfsigten Preise von 70 Pf. pro Exemplar abzulassen.

*) S. Archiv f. P. u. T. für 1880, S. 125 ff.

## IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 49. Berlin, 3. Dezember 1880.

Der Etat der preufsischen Eisenbahnverwaltung für 1881/82. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Postpacketadressen. — Kontrolapparat für Fernsprech-Vermittelungsämter). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Telephonie in Amerika. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete des technischen Telegraphendienstes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig, November 1880.

Ein Ausflug nach Centralafrika. Von Robert W. Felkin (Schlufs). — Aus Russisch Centralasien. — Einflufs der geographischen Verhältnisse eines Landes auf Kultur und Geschichte seiner Bewohner. Von Th. Erxleben (Fortsetzung). — Der Tabak im Königreich Sachsen. Ein Beitrag zur Industrie- und Handelsgeographie. Von H. Gebauer (Schlufs). — Aus Peru. Kultur- und Sittenbilder. Von C. Löffler. — Bilder aus dem Thierleben Südamerikas. III. Von A. Goering. — Austernkultur in den Vereinigten Staaten. Skizze von Julius H. Stackemann. — Die Zeitballeinrichtungen des In- und Auslandes. Von W. Lülling. — Leiden und Freuden eines Kolonie-Directors. Von Alfred Waldler (Schlufs). — Ein Spaziergang um die Welt. — Miszellen.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. No. 46. Stuttgart, 15. November 1880.

Neue hypnotische Experimente. — Herbert Spencers Philosophie. Von E. Oelsner. II. — Die Bewohner der Südsee. — Eine Lanze für Holland. — Ueber die Bestattungsweise unserer Vorfahren. Von Dr. Nover. — Ueber Ergebnisse der Milchwirthschaft in Rufsland. — Die Volkszählung in den Vereinigten Staaten. — Ein rapides Gletscherschmelzen. — Aus der Polarwelt.

4) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, November 1880. 11. Heft.

Vereins-Angelegenheiten: Sitzung vom 26. Oktober 1880. I. Sitzungsbericht. II. Vorträge und Besprechungen: Geheimer Ober-Regierungsrath Elsasser, Fernsprech-Vermittelungs-Einrichtungen in gröfseren Städten; Geheimer Regierungsrath Dr. Siemens, Der elektrische Aufzug. — Abhandlungen: Galvanisches Element von Reynier. — Oesterreich. Die neue Kabelröhren-Anlage in Berlin. — Hall's automatisch-elektrische Eisenbahnsignale. — Alexander Graham Bell, Ueber das Selen und das Photophon. — Dynamo-elektrische Flachringmaschine von Siemens & Halske. — Kleine Mittheilungen. — Besprechung von Büchern. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Patentschau.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Journal télégraphique.** IV. Vol. No. 35.

Statistique comparative des télégraphes en 1879. — Congrès d'électriciens et exposition internationale d'électricité en 1881. — Les perfectionnements nouveaux de la téléphonie, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses. — Du nombre des unités électro-statiques dans l'unité électro-magnétique, par M. R. Shida, M. E., de l'école impériale des ingénieurs à Tokio, Japon. — Revue scientifique: Transformation de l'électricité en force motrice; calibrage galvanique des fils; perfectionnement du matériel de ligne; nouveau sounder. — Publications officielles: Rapport au Président de la République française et Décret conforme relatifs à la convocation d'un congrès international des électriciens et d'une exposition internationale d'électricité en 1881.

**The Electrician.** Vol. VI. No. 1.

The public and the telephone. — The magnetic separator. — Dispersion photometer. — Earth currents. — The electric resistance of glass.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**No. 24.** BERLIN, DEZEMBER. **1880.**



## I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

### 111. Die Ergebnisse der Pariser Post-Konferenz.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Hubert in Berlin.

Die in der Zeit vom 9. Oktober bis 3. November d. J. in Paris versammelt gewesene internationale Postkonferenz, zu welcher alle Postverwaltungen Europas, mit Ausnahme Griechenlands*), sowie diejenigen von Britisch Indien und Egypten Bevollmächtigte entsandt hatten, ist dazu berufen gewesen, eine Umgestaltung des internationalen Packetpostdienstes anzubahnen.

Abgesehen von der grofsen Zahl und der Verschiedenartigkeit der gegenwärtig im internationalen Packetpostdienste bestehenden Tarife kommt besonders in Betracht, dafs in einer gröfseren Anzahl von Ländern eine Packetpost noch nicht besteht, und somit für diesen Verkehrszweig durch Zuhülfenahme von Eisenbahn- oder Transport-Gesellschaften, sowie von Privatpersonen besondere Einrichtungen sich als erforderlich ergeben haben, welche den heutigen Verkehrs-Bedürfnissen nicht mehr entsprechen.

Von grundlegender Bedeutung für den neu einzurichtenden internationalen Packetpostdienst war ein von der deutschen Postverwaltung auf dem Postkongrefs zu Paris im Jahre 1878 eingebrachter Vorschlag, Packete bis zum

*) Der für Griechenland ernannte Bevollmächtigte war behindert, den Verhandlungen beizuwohnen. Die Vereinigten Staaten von Amerika haben später einen Abgesandten an den Berathungen Theil nehmen lassen.

Gewichte von 3 kg im internationalen Postverkehr zuzulassen.

Dieser Vorschlag, bestehend aus einem »Arrangement« von elf Artikeln und einem Ausführungs-Reglement von zwölf Paragraphen, wurde zwar einer vorläufigen Berathung unterzogen; von verschiedenen und gewichtigen Seiten wurden indeſs Bedenken gegen die Annahme erhoben, namentlich von allen denjenigen Staaten, welche eine Packetpost zur Zeit nicht besaſsen. Immerhin hatte aber von sämmtlichen auf dem Kongreſs von 1878 vertretenen Staaten bei der schlieſslich stattgehabten Abstimmung über den Gegenstand kein einziger gegen das Prinzip des deutschen Vorschlages votirt: neun Staaten (Belgien, Frankreich, Groſsbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Niederland, Ruſsland und Türkei) hatten sich der Abstimmung enthalten, die anderen sämmtlich für jenen Vorschlag gestimmt*).

Mit der danach sich ergebenden namhaften Stimmenmehrheit hatte der Kongreſs unter ausdrücklicher Anerkennung der Zweckmäſsigkeit des deutschen Vorschlags beschlossen, die Vorlage dem internationalen Bureau des Weltpostvereins in Bern zum Studium zu überweisen, zugleich war zur endgültigen Regelung dieser Frage eine später zu versammelnde besondere Konferenz in Aussicht genommen worden.

Inzwischen ist es den deutscher Seits ununterbrochen fortgesetzten Bemühungen im Vereine mit geeigneten Schritten des internationalen Bureaus gelungen, diejenigen Länder, welche anfänglich eine abwartende Stellung eingenommen hatten, nach und nach für die Idee zu gewinnen, so daſs die Konferenz kaum zwei Jahre nach dem vorgedachten Beschlusse zum 9. Oktober d. J., dem sechsten Jahrestage der denkwürdigen Unterzeichnung des Berner Vertrages, mit gegründeter Aussicht auf Erfolg nach Paris einberufen werden konnte.

Die Konferenz hat in dem Eingangs bezeichneten Zeitraume im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten unter dem Vorsitze des französischen Ministers der Posten und Telegraphen, Herrn Cochery, stattgefunden.

Nach der feierlichen Eröffnung und einer General-Diskussion über den Gegenstand wurde zur Vorberathung des vom internationalen Bureau auf Grund des deutschen Vorschlages aufgestellten und sämmtlichen Vereinsverwaltungen vorher mitgetheilten Entwurfes einer bezüglichen Uebereinkunft nebst Ausführungs-Reglement eine Kommission gewählt, welche aus den Bevollmächtigten folgender Länder bestand: Deutschland, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Groſsbritannien, Italien, Niederland, Portugal, Ruſsland, Schweden und Schweiz. Der Vorsitz in der Kommission wurde Herrn Minister Cochery übertragen.

Im Ganzen hat die Kommission ihre Aufgabe in sieben Sitzungen, bei welchen übrigens auch die Bevollmächtigten der meisten übrigen Länder anwesend waren, erledigt, während die Konferenz vier Plenarsitzungen abgehalten hat.

Ueber die Thätigkeit der im Laufe der Verhandlungen zur Prüfung der Tarif- und der Seetransitfrage eingesetzten Subkommission wird weiterhin berichtet werden.

Die Verhandlungen selbst haben zum Abschluſs einer aus 18 Artikeln bestehenden Uebereinkunft nebst Ausführungs-Reglement geführt, durch welche die postmäſsige Beförderung kleiner Packete gegen einheitlich bemessene Gebührensätze, sowie die übereinstimmende Behandlung dieser Packete in den verschiedenen Vereinsländern erreicht worden ist.

Vor allen Dingen kam es darauf an, das Verfahren so einfach als möglich zu gestalten. Diesem Gedanken entsprechend ist vereinbart worden, daſs für jetzt nur kleine Packete ohne Werthangabe bis zum Gewicht von 3 Kilogramm zur Postbeförderung anzunehmen seien und daſs das dafür entfallende Porto stets im Voraus entrichtet werden solle.

*) Vergl. Archiv von 1878, S. 392 u. 393.

So wünschenswerth es gewesen wäre, von Hause aus die Gewichtsgrenze von 3 auf 5 kg auszudehnen und gleichwohl einen mäßigen Taxsatz beizubehalten, so würde es doch für verschiedene Staaten, welche den Packetdienst noch nicht eingeführt haben, wie England, Italien, Spanien und Portugal, durchaus unmöglich gewesen sein, von vornherein die Beförderung von Packeten bis 5 kg zu übernehmen. Man hat deshalb im Interesse einer Einigung das Meistgewicht von 3 kg mit allen Stimmen gegen eine, angenommen.

Dabei ist hinsichtlich des Umfanges der Postpackete bestimmt worden, daſs dieselben in keiner Ausdehnung 60 cm überschreiten und andererseits nicht mehr als 20 Kubikdecimeter enthalten dürfen. Die Festsetzung einer Grenze für den kubischen Inhalt ist in Rücksicht auf die Erfordernisse des Seebeförderungsdienstes erfolgt. Die Gattung »Sperrgut« vorzusehen, erschien im Hinblick auf die für jetzt angenommene Gewichtsgrenze von 3 kg, sowie im Interesse einer möglichst einfachen Gestaltung des Verfahrens nicht geboten.

An Porto soll jedes bei der Beförderung eines Packets betheiligte Land 50 Cent. (40 Pf.) beziehen. Beispielsweise beträgt die Gesammttaxe, sofern es sich um den Verkehr zwischen angrenzenden Ländern, wie zwischen Deutschland einerseits, Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederland und der Schweiz andererseits handelt, 1 Franken (80 Pf.).

Bei Behandlung der Tariffrage boten sich übrigens nicht unerhebliche Schwierigkeiten dar, indem namentlich eine Reihe von Ländern für sich einen höheren Antheil, als den von Anfang an vorgeschlagenen von 50 Cent. für jedes Packet in Anspruch nahm.

Diese Länder hatten ihre theilweise sehr weit aus einander gehenden Mehrforderungen vor einer besonderen Subkommission, bestehend aus den Bevollmächtigten von Deutschland, Belgien, Niederland und der Schweiz, näher zu begründen. Nach langen Berathungen einigte man sich schlieſslich dahin, daſs in ähnlicher Weise, wie dieses bei der Gründung des Allgemeinen Postvereins durch den Berner Vertrag vom 9. Oktober 1874 mit Rücksicht auf die damals in einzelnen Ländern obwaltenden Schwierigkeiten hat geschehen müssen, so auch in der gegenwärtigen Uebereinkunft eine Bestimmung als Uebergangs-Maſsregel zuzulassen sei, wonach jedes Land für die aus demselben herrührenden und nach demselben bestimmten Packete gewisse Taxzuschläge erheben könne. Die danach zulässige Zuschlagtaxe beträgt 25 Cent. für jedes Packet, es ist jedoch die Erwartung ausgesprochen worden, daſs die kleinen Staaten nur in besonders begründeten Ausnahmefällen von der Befugniſs zur Erhebung der Zuschlagtaxe Gebrauch machen werden.

Ausnahmsweise kann die vorgedachte Zuschlagtaxe erhöht werden auf 50 Cent. für Groſsbritannien und Irland, auf 75 Cent. für Britisch Indien und für Persien, und auf 1 Franken für Schweden. Auf den Transitverkehr finden die vorstehenden Taxzuschläge keine Anwendung.

Es darf der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daſs die Ausnahmebestimmungen hinsichtlich der Taxzuschläge in ähnlicher Weise, wie dies bezüglich des Korrespondenzverkehrs nach kaum vierjährigem Bestehen des Vereins geschehen ist, in nicht ferner Zeit werden beseitigt werden können.

Nachgesandte oder rückgeleitete Packete unterliegen zu Lasten der Empfänger von Neuem der Portozahlung.

Für die Bestellung und für die Erfüllung der Zoll-Formalitäten zusammen darf eine 25 Cent. nicht übersteigende Gebühr vom Empfänger erhoben werden.

Die vorgedachte Subkommission hatte im Weiteren den Auftrag, die Frage wegen der Seetransitgebühren zu regeln. Was die letzteren betrifft, so sind feste, nach fünf Entfernungsstufen bemessene Vergütungssätze vereinbart worden, und zwar:

25 Cent. für jede Strecke, welche 500 Seemeilen nicht übersteigt,

50 Cent. für jede Strecke über 500 bis 1000 Seemeilen,

1 Franken für jede Strecke über 1000 bis 3000 Seemeilen,

2 Franken für jede Strecke über 3000 bis 6000 Seemeilen und

3 Franken für jede Strecke über 6000 Seemeilen.

Diese Sätze sind von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Grofsbritannien und Britisch Indien endgültig angenommen worden. Die anderen Verwaltungen, welche regelmäfsige Seepostlinien besitzen, werden sich in dieser Beziehung mit den betheiligten Gesellschaften verständigen, wonach die betreffenden Linien auch den übrigen Ländern zur Beförderung von Postpacketen nutzbar gemacht werden sollen. Da schon jetzt voraus zu sehen ist, dafs in kurzer Zeit alle nennenswerthen Dampfschiffahrts-Gesellschaften durch die Konkurrenz zur Annahme des vorstehenden Vereinstarifs veranlafst sein werden, so steht zu erwarten, dafs die Versendung von kleinen Packeten nach überseeischen Ländern, welche zur Zeit vielfach mit Schwierigkeiten und Unsicherheiten verbunden ist, einen namhaften Aufschwung erfahren werde.

Im weiteren Verlauf der Konferenz wurde eine zweite Subkommission, bestehend aus den Delegationen von Deutschland, Belgien, Frankreich, Grofsbritannien, Italien, Niederland und Schweiz eingesetzt, welche nach den bezeichneten Beschlüssen eine vollständig neue Redaktion der Uebereinkunft nebst Ausführungs-Bestimmungen zu bewirken und aufserdem einen schriftlichen Bericht darüber zu erstatten hatte. Die umfangreichen Arbeiten dieser Subkommission, in welcher Deutschland den Vorsitz führte, haben etwa eine Woche in Anspruch genommen; ihr Ergebnifs setzte die Konferenz in den Stand, nach einigen wenigen Sitzungen zur Unterzeichnung der Vertrags- etc. Urkunden zu schreiten.

Bezüglich des Verkehrs mit denjenigen Ländern, welche der Uebereinkunft einstweilen noch nicht beigetreten, sind besondere Festsetzungen nicht getroffen worden. Vielmehr hat man den betheiligten Verwaltungen in der Erwägung volle Aktionsfreiheit gelassen, dafs dieselben ohnehin für alle schwereren oder gröfseren, sowie für alle Packete mit Werthangabe Vereinbarungen mit den aufsen stehenden Ländern zu treffen haben, und dafs es andererseits kaum dazu beitragen würde, die betreffenden Länder zum baldigen Beitritte zu vermögen, wenn man dieselben an den Vortheilen des Vereins theilnehmen lassen wollte, ohne ihnen irgend welche Verpflichtungen aufzuerlegen.

Hinsichtlich der Gewährleistung für verloren gegangene oder beschädigte Packete ist anerkannt worden, dafs dem Absender eines Postpackets ein Anspruch auf Entschädigung von 15 Franken zusteht, wenn dasselbe verloren gegangen ist, während im Falle einer Beschädigung ein im Verhältnifs zum wirklichen Schaden stehender Ersatz geleistet werden soll, der indefs den Betrag von 15 Franken nicht übersteigen darf.

Der Ausführungstermin der Uebereinkunft, zu welcher ein aus 18 Paragraphen bestehendes Reglement gehört, ist auf den 1. Oktober 1881 festgesetzt worden.

Das gleichzeitig mit der Uebereinkunft gezeichnete Schlufsprotokoll bezweckt, den Staaten, in welchen die Post sich zur Zeit mit der Beförderung von Packeten nicht befafst, zu gestatten, die in der Uebereinkunft enthaltenen Festsetzungen durch die Eisenbahn- und Schiffahrts-Unternehmungen ausführen zu lassen; in diesem Falle kann der Austausch auf Packete von und nach solchen Orten beschränkt werden, auf welche der Dienst jener Unternehmungen sich erstreckt. Von dieser Befugnifs werden voraussichtlich Frankreich und Italien bis auf Weiteres Gebrauch machen. Die Postverwaltungen Frankreichs und Italiens sind jedoch verpflichtet, die genaue Ausführung der Festsetzungen der Uebereinkunft sicher zu stellen und alle Beziehungen mit den Postverwaltungen der übrigen vertragschliefsenden Länder selbst wahrzunehmen.

Ferner ist, da die Vertreter Grofsbritanniens, Britisch Indiens und der Niederlande erklärten, dafs sie nicht in der Lage seien, schon jetzt das Uebereinkommen zu unterzeichnen, sich dasselbe vielmehr bis zum 1. Juli 1881

offen halten müſsten, ein entsprechender Vorbehalt in das Schluſsprotokoll aufgenommen worden.

Die neue Uebereinkunft, deren Wortlaut hierunter in deutscher Uebersetzung folgt, wird als ein weiterer Fortschritt im Verkehrsleben der Völker bezeichnet werden dürfen und für den Austausch von Postpacketen den an der Uebereinkunft betheiligten Ländern bald ähnliche Wohlthaten gewähren, wie dieses für den Austausch der Briefsendungen jeder Art in so hohem Maſse durch den Weltpostvertrag geschehen ist.

## Uebereinkunft,

betreffend

## den Austausch von Postpacketen ohne Werthangabe

abgeschlossen zwischen

**Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Egypten, Spanien, Frankreich, Groſsbritannien und Irland, Britisch Indien, Italien, Luxemburg, Montenegro, Niederland, Persien, Portugal, Rumänien, Serbien, Schweden und Norwegen, der Schweiz und der Türkei.**

Die Regierungen von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Egypten, Spanien, Frankreich, Groſsbritannien und Irland, Britisch Indien, Italien, Luxemburg, Montenegro, Niederland, Persien, Portugal, Rumänien, Serbien, Schweden und Norwegen, der Schweiz und der Türkei sind von dem Wunsche geleitet, die Verkehrsbeziehungen zwischen ihren betreffenden Ländern mittels eines von der Post zu bewirkenden Austausches von Packeten ohne Werthangabe zu erleichtern. Demgemäſs haben die Unterzeichneten, welche zu dem Zweck mit in guter und regelrechter Form befundenen Vollmachten versehen sind, die nachstehenden Bestimmungen vereinbart.

### Artikel 1.

1. Packete ohne Werthangabe bis zum Gewicht von 3 Kilogramm können unter der Bezeichnung »Postpackete« aus einem der vorbezeichneten Länder nach einem anderen dieser Länder abgesandt werden.

2. Die Ausführungs-Uebereinkunft bestimmt die sonstigen Bedingungen, unter welchen die Packete zur Beförderung zugelassen werden.

### Artikel 2.

1. Die Freiheit des Transits über das Gebiet jedes der beitretenden Länder ist gewährleistet; die bei der Beförderung betheiligten Verwaltungen übernehmen die Verantwortlichkeit innerhalb der im nachfolgenden Artikel 12 bestimmten Grenzen.

2. Die Ueberweisung der Postpackete, welche zwischen nicht angrenzenden Ländern ausgetauscht werden, erfolgt stückweise, sofern zwischen den betheiligten Verwaltungen nicht anderweite Verabredung getroffen wird.

### Artikel 3.

1. Die Verwaltung des Ursprungslandes hat an jede der am Landtransit theilnehmenden Verwaltungen eine Gebühr von 50 Centimen für jedes Packet zu entrichten.

2. Auſserdem hat die Verwaltung des Ursprungslandes, wenn es sich um die Beförderung auf einer oder auf mehreren Seepostlinien handelt, an jede Verwaltung, deren Seepostverbindungen an der Beförderung theilnehmen, für jedes Packet eine Gebühr zu entrichten, welche beträgt:

25 Centimen für jede Strecke, welche 500 Seemeilen nicht übersteigt,

50 Centimen für jede Strecke, welche über 500 Seemeilen beträgt, aber 1000 Seemeilen nicht übersteigt,

1 Franken für jede Strecke, welche über 1000 Seemeilen beträgt, aber 3000 Seemeilen nicht übersteigt,

2 Franken für jede Strecke, welche über 3000 Seemeilen beträgt, aber 6000 Seemeilen nicht übersteigt,

3 Franken für jede Strecke über 6000 Seemeilen.

Die Berechnung der Beförderungsstrecken erfolgt eintretenden Falls nach der mittleren Entfernung zwischen den betreffenden Häfen der beiden in Betracht kommenden Länder.

### Artikel 4.

Die Postpackete müssen frankirt werden.

### Artikel 5.

1. Die Taxe der Postpackete setzt sich aus einer Gebühr zusammen, welche für jedes Packet soviel mal 50 Centimen oder das Aequivalent in der betreffenden Währung jedes Landes beträgt, als Verwaltungen an der Landbeförderung theilnehmen, eintretenden Falls unter Hinzurechnung der im 2. Paragraphen des vorhergehenden Artikels 3 vorgesehenen Gebühr für die Seebeförderung. Das Aequivalent in der betreffenden Währung wird durch die Ausführungs-Uebereinkunft festgesetzt.

2. Als Uebergangs-Mafsregel steht jedem der vertragschliefsenden Länder die Befugnifs zu, für die bei seinen Anstalten zur Einlieferung gelangenden oder daselbst ankommenden Postpackete eine Zuschlagtaxe von 25 Centimen für jedes Packet zu erheben.

Ausnahmsweise wird diese Zuschlagtaxe erhöht auf 50 Centimen für Grofsbritannien und Irland, auf 75 Centimen für Britisch Indien und für Persien und auf 1 Franken für Schweden.

3. Für die Beförderung zwischen dem Festlande von Frankreich einerseits, und Algerien und Korsika andererseits, sowie zwischen dem Festlande von Italien und den Inseln Sicilien und Sardinien kommt ebenfalls eine Zuschlagtaxe von 25 Centimen für jedes Packet zur Erhebung.

### Artikel 6.

Die absendende Verwaltung vergütet für jedes Packet

a) an die Verwaltung des Bestimmungsgebiets 50 Centimen, eintretenden Falls unter Hinzurechnung der in den Paragraphen 2 und 3 des Artikels 5 vorgesehenen Zuschlagtaxen;

b) an jede etwaige Transit-Verwaltung die im Artikel 3 festgesetzten Gebühren.

### Artikel 7.

Im Bestimmungslande kann vom Empfänger für die Bestellung und die Erfüllung der Zollformalitäten eine Gebühr eingezogen werden, deren Gesammtbetrag 25 Centimen für jedes Packet nicht übersteigen darf.

### Artikel 8.

Die Packete, auf welche der gegenwärtige Vertrag Anwendung findet, dürfen mit keiner anderen Postgebühr, als den in den vorhergehenden Artikeln 3, 5 und 7, sowie in dem nachfolgenden Artikel 9 vorgesehenen Gebühren belastet werden.

### Artikel 9.

Für die Nachsendung von Postpacketen aus einem Lande nach einem anderen, aus Anlafs der Wohnungsveränderung der Empfänger, imgleichen für die Rücksendung unbestellbarer Postpackete wird ein Nachschufsporto auf Grund der im Artikel 5 festgesetzten Taxen von den Empfängern oder, eintretenden Falls von den Absendern eingezogen, unbeschadet der Zurückbezahlung von entrichteten Zollgebühren.

### Artikel 10.

Es ist verboten, durch die Post Packete zu versenden, in welchen Briefe oder den Charakter der Korrespondenz tragende Mittheilungen, oder aber solche Gegenstände enthalten sind, deren Zulassung durch die Zoll- und sonstigen Gesetze oder Verordnungen nicht gestattet ist.

### Artikel 11.

1. Wenn ein Postpacket verloren geht oder beschädigt wird, so hat, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, der Absender, und in Ermangelung oder auf Verlangen desselben der Empfänger Anspruch auf einen dem wirklichen Betrage des Verlustes oder der Beschädigung entsprechenden Ersatz, ohne dafs derselbe indefs den Betrag von 15 Franken übersteigen darf.

2. Die Verpflichtung zur Zahlung des Ersatzbetrages liegt derjenigen Verwaltung ob, welcher die Aufgabe-Anstalt angehört. Dieser Verwaltung bleibt überlassen, ihren Anspruch gegen die verantwortliche Verwaltung, das heifst gegen diejenige, in deren Gebiet oder in deren Betrieb der Verlust oder die

Beschädigung stattgefunden hat, geltend zu machen.

3. Bis zum Nachweis des Gegentheils liegt die Verantwortlichkeit derjenigen Verwaltung ob, welche das Postpacket unbeanstandet übernommen hat und weder dessen Aushändigung an den Empfänger, noch, eintretenden Falls, die vorschriftsmäfsige Weitersendung an die folgende Verwaltung nachweisen kann.

4. Die Zahlung des Ersatzbetrages durch die Verwaltung des Aufgabegebiets soll sobald als möglich und spätestens innerhalb eines Jahres, vom Tage der Nachfrage ab gerechnet, stattfinden. Die verantwortliche Verwaltung ist verpflichtet, der Verwaltung des Aufgabegebiets den von derselben gezahlten Ersatzbetrag ohne Verzug zu erstatten.

5. Man ist darüber einverstanden, dafs der Anspruch auf Entschädigung nur zulässig ist, wenn derselbe innerhalb eines Jahres, vom Tage der Einlieferung des Postpackets an gerechnet, erhoben wird; nach Ablauf dieses Zeitraumes steht dem Absender ein Anspruch auf irgend eine Entschädigung nicht zu.

6. Wenn der Verlust oder die Beschädigung auf der Beförderungsstrecke zwischen den Auswechselungs-Anstalten zweier angrenzender Länder stattgefunden hat, ohne dafs festgestellt werden kann, auf welchem der beiden Gebiete dies geschehen ist, so wird der Schaden von den betreffenden beiden Verwaltungen zu gleichen Theilen getragen.

7. Die Ersatzverbindlichkeit der Verwaltungen für die Postpackete hört auf, sobald die Empfangsberechtigten die Sendungen übernommen haben.

### Artikel 12.

Die innere Gesetzgebung jedes der vertragschliefsenden Länder bleibt in Allem anwendbar, was durch die in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Bestimmungen nicht vorgesehen worden ist.

### Artikel 13.

Die Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages beschränken nicht die Befugnifs der vertragschliefsenden Theile, behufs Verbesserung des Austausches der Postpackete besondere Verträge unter sich bestehen zu lassen oder neu zu schliefsen, sowie engere Vereine aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen.

### Artikel 14.

1. Denjenigen Ländern des Weltpostvereins, welche an dem gegenwärtigen Vertrage nicht theilgenommen haben, ist der Beitritt auf ihren Antrag, und zwar in der durch Artikel 18 des Vertrages vom 1. Juni 1878 für den Eintritt in den Weltpostverein vorgeschriebenen Form gestattet.

2. Wenn indefs das Land, welches dem gegenwärtigen Vertrage beizutreten wünscht, die Befugnifs in Anspruch nimmt, eine höhere Zuschlagtaxe als 25 Centimen für jedes Packet zu erheben, so theilt die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Beitrittsgesuch sämmtlichen vertragschliefsenden Ländern mit. Das Beitrittsgesuch gilt als genehmigt, wenn innerhalb eines Zeitraumes von vier Monaten keine Einsprache erhoben worden ist.

### Artikel 15.

Die Postverwaltungen der vertragschliefsenden Länder bezeichnen die Anstalten oder Ortschaften, welche sie zu dem internationalen Austausch von Postpacketen zulassen; sie regeln die Versendungsweise der Postpackete und setzen alle weiteren Dienstvorschriften fest, welche erforderlich sind, um die Ausführung des gegenwärtigen Vertrages zu sichern.

### Artikel 16.

Der gegenwärtige Vertrag unterliegt hinsichtlich der Revision denjenigen Bestimmungen, welche durch Artikel 19 des Weltpostvertrages vom 1. Juni 1878 festgesetzt worden sind.

### Artikel 17.

1. Jede Postverwaltung eines der vertragschliefsenden Länder ist berechtigt, den anderen betheiligten Verwaltungen durch Vermittelung des internationalen Bureaus Vorschläge in Betreff des Austausches von Postpacketen zu unterbreiten.

2. Um gültig zu werden, müssen diese Vorschläge erhalten:

a) Einstimmigkeit, wenn es sich um Abänderungen der Bestimmungen der Artikel 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 16, 17, und 18 des gegenwärtigen Vertrages handelt;

b) zwei Drittel der Stimmen, wenn es sich um die Abänderung anderer Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages, als derjenigen der vorbezeichneten Artikel handelt;

c) einfache Stimmenmehrheit, wenn es sich um die Auslegung der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages handelt.

3. Die gültigen Beschlüsse werden in den beiden ersten Fällen durch eine diplomatische Erklärung, im dritten Falle durch eine Benachrichtigung im Verwaltungswege bestätigt, wobei die im letzten Absatz des Artikels 20 des Weltpostvertrages vom 1. Juni 1878 bezeichnete Form zu beobachten ist.

Artikel 20.

1. Der gegenwärtige Vertrag soll am 1. Oktober 1881 zur Ausführung gebracht werden.

2. Derselbe soll sobald als möglich und spätestens am 1. Juli 1881 ratifizirt werden und auf unbestimmte Zeit in Kraft bleiben; jeder der vertragschliefsenden Theile hat indefs das Recht, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn die Regierung des betreffenden Landes diese Absicht ein Jahr im Voraus der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft angezeigt hat.

3. Mit dem Tage der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages treten alle früher zwischen den verschiedenen vertragschliefsenden Ländern oder ihren Verwaltungen vereinbarten Bestimmungen insoweit aufser Kraft, als sie mit den Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages nicht im Einklang stehen, unbeschadet der in den vorhergehenden Artikeln 12 und 13 vorbehaltenen Rechte.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet zu Paris, den dritten November Ein Tausend acht Hundert und achtzig.

(Folgen die Unterschriften.)

Schlufsprotokoll.

Im Begriff, zur Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Vertrages wegen des Austausches von Postpacketen ohne Werthangabe zu schreiten, sind die unterzeichneten Bevollmächtigten über Folgendes übereingekommen:

I. Jedes Land, in welchem die Post sich zur Zeit nicht mit der Beförderung von kleinen Packeten befafst, und welches dem oben erwähnten Vertrage beitritt, soll befugt sein, die darin enthaltenen Festsetzungen durch die Eisenbahn- und Schifffahrts-Unternehmungen ausführen zu lassen. Das betreffende Land kann den Austausch auf Packete von und nach solchen Orten beschränken, auf welche der Dienst jener Unternehmungen sich erstreckt.

Die Postverwaltung eines solchen Landes hat sich mit den Eisenbahn- und Schifffahrts-Unternehmungen zu verständigen, um die vollständige Ausführung aller Festsetzungen des oben bezeichneten Vertrages durch dieselben sicher zu stellen und insbesondere den Auswechselungsdienst an der Grenze einzurichten.

Sie wird den betreffenden Unternehmungen für alle Beziehungen mit den Postverwaltungen der übrigen vertragschliefsenden Länder, sowie mit dem internationalen Bureau zur Vermittelung dienen.

II. Da die Vertreter von Grofsbritannien und Irland, von Britisch Indien, von Niederland und von Persien nach der dieserhalb abgegebenen Erklärung zur Zeit nicht in der Lage sind, den Vertrag zu unterzeichnen, so wird ihnen zur Erfüllung dieser Formalität eine mit dem 1. Juli 1881 ablaufende Frist bewilligt. Das Protokoll wird zu diesem Zwecke offen gehalten.

Andererseits wird der Ausführungstermin des Vertrages zu Gunsten dieser vier Länder bis spätestens zum 1. April 1882 hinausgeschoben.

III. Für den Fall, dafs die eine oder die andere der Regierungen, deren Ver-

treter den Vertrag unterzeichnet haben oder unterzeichnen werden, glauben sollte, denselben nicht ratifiziren zu können, bleibt der Vertrag nichtsdestoweniger für sämmtliche übrigen vertragschlieſsenden Theile endgültig und verbindlich.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten das gegenwärtige Schluſsprotokoll aufgenommen, welches dieselbe Kraft und dieselbe Gültigkeit haben soll, als wenn die darin enthaltenen Bestimmungen in den Vertrag selbst aufgenommen worden wären, und sie haben dieses Schluſsprotokoll in einem Exemplare unterzeichnet, welches in den Archiven der französischen Regierung niedergelegt bleiben soll und jedem Theile in Abschrift zugestellt werden wird.

Paris, den dritten November Ein Tausend acht Hundert und achtzig.

(Folgen die Unterschriften.)

## 112. Das neue Reichs-Post- und Telegraphengebäude in Münster i. W.

Die Reichs-Postverwaltung besitzt in Münster, der Provinzial-Hauptstadt Westfalens, am Domplatze im Mittelpunkte der Stadt ein Grundstück, auf welchem sich bis vor einigen Jahren Gebäulichkeiten befanden, deren Grundmauern zum Theil noch aus dem 16. Jahrhundert herrührten.

Bis zu Anfang dieses Jahrhunderts hatten diese Gebäulichkeiten als Domherrnkurie gedient, wurden aber im Jahre 1800 nach dem Tode des Domkapitulars Freiherrn von Fürstenberg von der Postverwaltung erworben und für den Postdienst eingerichtet. Veranlaſst durch die Steigerung des Postverkehrs und namentlich in Folge der Errichtung der Ober-Postdirection für den Regierungsbezirk Münster im Jahre 1850, hatte das Münster'sche Posthaus im Laufe der Jahre vielfache Veränderungen und Erweiterungen erfahren, war aber dennoch bereits seit einer Reihe von Jahren sowohl in räumlicher Beziehung als auch in seiner Einrichtung den zeitigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechend.

Eine Abhülfe erschien um so nothwendiger, als die Wiedervereinigung des Telegraphenwesens mit dem Postwesen vom 1. Januar 1876 ab das Bedürfniſs hervorrief, den Telegraphenbetrieb, welcher bis dahin in gemietheten Räumen auſserhalb des Posthauses untergebracht war, auch räumlich mit dem Postbetriebe zu vereinigen und nach dem Mittelpunkte der Stadt zu verlegen.

Nachdem der Chef der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung persönlich von den örtlichen Verhältnissen Kenntniſs genommen hatte, wurde nach Bewilligung der erforderlichen Geldmittel in Höhe von 670 000 M. der Abbruch der alten Gebäulichkeiten und die Errichtung eines neuen, seinen Zwecken vollständig entsprechenden Gebäudes auf dem seitherigen Grundstücke angeordnet.

Diese durchgreifende Maſsregel wurde von den Bewohnern der Stadt Münster, insbesondere von der Kaufmannschaft, mit Freuden begrüſst.

In Erfüllung der von dem Herrn Ober-Präsidenten der Provinz Westfalen, sowie von den Provinzialständen und den städtischen Behörden geäuſserten Wünsche wurde beschlossen, den Neubau des Posthauses um 3 m hinter die Baufluchtlinie der Nachbargrundstücke am Domplatz zurücktreten zu lassen. Als Ersatz für die dem Bau dadurch abgehende Fläche wurde dem Postgrundstück ein 5,5 m breiter Landstreifen von den hinter der Baufläche belegenen, dem *Collegium Borromäum* bz. dem Königlichen Provinzial-Schulkollegium gehörenden Grundstücken zugetheilt. Die Kosten dieser Erwerbung im Betrage von 6 279 M. 50 Pf. haben die Westfälischen Provinzialstände getragen.

Nach Aufstellung der Grundrifszeichnungen durch den Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Kind in Berlin wurde die Anfertigung des Entwurfs zu den Façaden des Neubaues dem Königlichen Baurath Herrn Raschdorff in Köln (jetzt in Berlin), übertragen. Nach der von dem Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts getroffenen Bestimmung ist dem Plan mit Rücksicht auf den Standort des Postgebäudes, gegenüber dem altehrwürdigen Dome, der gothische Baustyl zu Grunde gelegt.

Die obere Leitung des Baues wurde dem Postbaurath Neumann in Münster i. W., die Spezialleitung dem Regierungs-Baumeister Jungeblodt, im Mai 1879 aber dem Bauführer Otto übertragen.

Nach Regelung des Bauplatzes wurde im Juni 1878 mit dem Abbruch der alten Gebäulichkeiten und im August desselben Jahres mit dem Neubau begonnen.

Bereits gegen Ende Oktober war die Fundamentirung so weit gefördert, dafs am 29. Oktober 1878 der Grundstein zu dem neuen Gebäude gelegt werden konnte. In dem in denselben eingelassenen kupfernen Kasten befinden sich folgende Gegenstände: verschiedene in den Jahren 1877 bz. 1878 geprägte Gold-, Silber- und Kupfermünzen; der Bezirksbericht der Kaiserlichen Ober-Postdirection, aufgestellt im Oktober 1878; eine Karte des Regierungsbezirks Münster mit Angabe der Entfernungen von Postanstalt zu Postanstalt; eine Karte der im Regierungsbezirk Münster bestehenden Telegraphenlinien; der Rapport des Kaiserlichen Postamts in Münster, aufgestellt am 28. Oktober 1878; je ein Exemplar sämmtlicher in Münster erscheinender Zeitungen und Zeitschriften neueren Datums; endlich einige Photographien.

Im Laufe des folgenden Jahres schritt der Bau so weit vor, dafs am 20. November 1879 die Vollendung des Dachaufbaues erfolgte; nach weiteren zehn Monaten war auch die innere Einrichtung und somit der ganze Bau vollendet.

Sämmtliche Arbeiten waren an geeignete Unternehmer vergeben, so dafs die Postverwaltung eigene Arbeiter nicht beschäftigt hat. Die Vergabe der Arbeiten hat durchweg im beschränkten Anbietungsverfahren stattgefunden, indem mehrere als tüchtig und leistungsfähig bekannte Unternehmer auf Grund genauer, durch Einzelzeichnungen erläuterter Beschreibung der Leistungen zur Abgabe von Angeboten aufgefordert wurden, von denen dem Mindestfordernden der Zuschlag ertheilt wurde. Dieses Verfahren hat sich vollkommen bewährt. Die verschiedenen Unternehmer sind ihren vertragsmäfsigen Verpflichtungen rechtzeitig und derartig nachgekommen, dafs zwischen Verwaltung und Unternehmern stets ein gutes Einvernehmen bestand.

Der Bau besteht aus einem Hauptgebäude von 52,95 m Länge und 16,40 m Breite, einem östlichen und einem westlichen Seitenflügel von 31,35 bz. 23,80 m Länge und 16,58 bz. 7,78 m Breite, sowie aus einem Quergebäude an der Südseite von 36,65 m Länge und 7,46 m Breite.

Diese ein Viereck bildenden Gebäulichkeiten schliefsen einen Hof von 28,13 m Länge und 23,48 m Breite ein.

Das Hauptgebäude enthält zwei Stockwerke über dem Erdgeschofs, während die seitlichen beiden Flügel und das Quergebäude über dem Erdgeschofs nur ein Stock hoch aufgeführt sind.

Sämmtliche Gebäude sind massiv. Das verwendete Material ist deutschen Ursprungs. Das Hauptmaterial ist gebrannter Ziegel mit Sandstein, in den Fundamenten zum Theil Bruchstein. Der Sockel des Gebäudes ist mit Quadern aus wetterbeständigem Sandstein von der Ruhr verblendet. Im Uebrigen ist das Steinwerk aus Sandstein des Teutoburger Waldes, bei Horn gebrochen, hergestellt. Die Hintermauerungsziegel sind von Witten, die Verblendziegel der Aufsenfronten von Wesel bezogen, während die Verblendziegel der Hofseiten in der Nähe von Münster hergestellt worden sind.

Zur Abhaltung der Grundfeuchtigkeit von den höher gelegenen Räumen ist durch alle Mauern nahe über dem Erd-

boden eine Schicht von natürlichem Asphalt eingelegt worden. Die Dachflächen sind mit Schiefer eingedeckt und mit einem schmiedeeisernen Gitter gekrönt.

Zwei Eingänge führen vom Domplatz zu dem Vordergebäude, der östliche zu den Postschalterräumen, der westliche zu den Annahmezimmern für Telegramme. Oberhalb dieser Eingänge befinden sich die weithin lesbaren Inschriften: Kaiserliches Postamt bz. Kaiserliches Telegraphenamt.

In Verbindung mit diesen Eingängen stehen an den Giebelseiten, mit eisernem Geländer versehene, zu den oberen Räumen führende Treppen aus schwarzem Kalkstein von der Lahn. In den Treppenhäusern, oberhalb welchen je ein hochaufstrebender Thurm sich befindet, ist an der Ost- und Westseite noch je ein Hauseingang angebracht worden. Aufserdem befindet sich an der Hofseite des Vordergebäudes eine zu den Dienstwohnungen führende steinerne Nebentreppe.

Das Vordergebäude enthält im Erdgeschofs die Verkehrsräume für das die Post und Telegraphie benutzende Publikum, ein Postwartezimmer, sowie Räume für den inneren Dienst des Post- und Telegraphenamts. Im ersten Stock befinden sich die Dienstwohnung für den Ober-Postdirector, sowie einige Räume für die Ober-Postdirection, während im zweiten Stock Dienstwohnungen für die Vorsteher des Postamts und des Telegraphenamts vorgesehen sind. Auch befindet sich hier das Dienstzimmer für die Bezirks-Aufsichtsbeamten.

Der östliche Seitenflügel enthält im Erdgeschofs Räume für den inneren Dienst des Postamts, der westliche Seitenflügel diejenigen des Telegraphenamts sowie der Ober-Postkasse. In der Mitte dieses Seitenflügels befindet sich auch die 8,5 m breite überbaute Einfahrt zum Posthofe.

Der östliche Flügel ist von der Grenze um 2,8 m zurückgerückt worden, um für die Postdiensträume mehr Licht zu gewinnen, als die daselbst befindliche, zum Lehrerinnenseminar führende, nur etwa 6 m breite Privatstrafse gewährt hätte. Der frei gebliebene 2,6 m breite, durch eine Mauer eingefriedigte Streifen wird zu einem Gange benutzt, welcher zu der am südlichen Ende des Flügels befindlichen Packetausgabe führt.

Das mit zwei steinernen Treppen, die zu den Obergeschossen führen, versehene Quergebäude enthält im Erdgeschofs hauptsächlich Wagenschuppen.

Die oberen Räume im östlichen Seitenflügel, sowie in dem Quergebäude sind ausschliefslich für die Ober-Postdirection bestimmt, während die oberen Räume des westlichen Seitenflügels theils zur Dienstwohnung des Ober-Postdirectors gehören, theils diejenige für den Posthausdiener ausmachen. Die letztere ist durch die westliche Treppe des Quergebäudes zugänglich.

Sämmtliche Gebäulichkeiten sind mit Gas- und Wasserleitung versehen und mit Ausnahme des Quergebäudes unterkellert.

Die Räume des Erdgeschosses werden durch eine Dampf-Luftheizung erwärmt. Zehn im Keller vertheilte Heizkammern, denen die Wärme durch eine Dampfleitung von einem Dampfkessel aus zugeführt wird, bereiten die für die Erwärmung der Erdgeschofsräume erforderliche heifse Luft und senden sie ihnen durch kurze Steigekanäle zu.

Das Hauptgebäude gewährt nach der Frontseite durch die an der Ost- und Westseite befindlichen beiden Thürme, dem in der Mitte vorhandenen zierlichen Uhrthurm, die kleineren Thürmchen, sowie durch die vom Professor Chr. Mohr in Köln gefertigte Bildhauerarbeiten einen würdigen und nachhaltigen Eindruck.

Die Schalterhalle zeichnet sich durch zweckmäfsige Einrichtung und kunstsinnige Ausstattung vorzugsweise aus. Wie der gesammte Bau sich an die gothische Form anschliefst, so auch diese Halle in ihrer plastischen und malerischen Ausstattung. Die Holzdecke wird von schlanken schwarzen Kalksteinsäulen mit weifsen Sandsteinkapitälen getragen, die Wandpfeiler sind mit den Wahrzeichen des Verkehrs geschmückt, während die Wände

einfach in dunkelrothem Tone gehalten sind. Der Fufsboden ist mit farbigen Mosaikthonfliesen belegt. In dieser, ebenfalls durch Luftheizung zu erwärmenden geräumigen Halle liegen die Schalterfenster für den gesammten Postannahme- und Ausgabedienst, mit der alleinigen durch die Lage der Packkammer bedingten Ausnahme, dafs die Ausgabestelle für Packetsendungen getrennt in dem südlichen Ende des östlichen Flügels liegt, durch eine an diesem Flügel entlang führende sanft ansteigende Rampe für den Verkehr mit Handkarren leicht zugänglich. Die Schalter selbst, nur zur halben Höhe des Raumes reichend, sind von Eichenholz in gothischen Formen gearbeitet und in den oberen Feldern mit Emblemen des Post- und Telegraphenverkehrs: Brieftauben, Postwagen im Gebirge, Schiff auf hoher See u. dergl. sinnreich verziert. Im Mitteltheile des Schalterraumes, welcher durch Oberlicht erhellt wird, befinden sich unter dem Gesimse oberhalb der Säulen neben den Wappen des Deutschen Reichs, des Preufsischen Staates und des Herzogthums Westfalen die Wappen der 24 bedeutensten Städte der Provinz. Der freistehende Briefkasten in der Schalterhalle und der an der Frontseite des Gebäudes angebrachte Briefeinwurf sind in gefälliger dem Baustyl entsprechender Form hergestellt.

Bei Ausstattung der im westlichen Flügel des Gebäudes befindlichen Räume des Telegraphenamtes, bestehend aus dem Geschäftszimmer des Amtsvorstehers, einer zweckdienlich eingerichteten Schalterhalle, einem für mindestens 40 Apparate Raum gewährenden Saale, dem luftigen Batterieraum, einem Zimmer für die Unterbeamten und einem Garderobezimmer, haben theilweise die im Haupt-Telegraphenamte in Berlin getroffenen Anordnungen als Vorbild gedient. Einen stattlichen Eindruck macht besonders der durchweg mit neuen Apparattischen, mit neuem Kabelschrank und Umschalter in geschmackvoller Form ausgestattete Apparatsaal.

Die innere Einrichtung der Dienst- und Wohnräume ist solide, zweckmäfsig und den Anforderungen der Jetztzeit entsprechend, indessen ist mit weiser Sparsamkeit verfahren und unnöthiger Luxus sorgfältig vermieden.

Das allgemeine Interesse, welches die Bewohner Münsters an dem schönen Bauwerk nahmen, fand auch darin seinen Ausdruck, dafs, als der Bau seiner Vollendung entgegen ging und am 1. Oktober dem Verkehr übergeben werden sollte, Mitglieder der Handelskammer und des Kaufmannschaftsvereins beschlossen, den Tag der Einweihung festlich zu begehen und an den Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts die Bitte richteten, einem von ihnen veranstalteten Festessen durch seine Gegenwart die richtige Weihe zu geben. Zu seinem Bedauern sah sich der Herr Staatssecretair dienstlich behindert, dieser Einladung Folge zu leisten. Als Vertreter Sr. Excellenz wohnte der Director im Reichs-Postamt, Herr Dr. Fischer, der Eröffnung des neuen Postgebäudes bei.

Während der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober wurde das Postamt, sowie das Telegraphenamt aus den alten Räumen in den Neubau verlegt; um 12 Uhr Nachts war dieser Akt beendet; um 7 Uhr Morgens sollte die Uebergabe des Gebäudes an den Bauherrn — die Reichs-Postverwaltung — in feierlicher Weise stattfinden. Zu dem Zwecke hatten die Beamten und Unterbeamten der Ober-Postdirection, des Post- und des Telegraphenamts, sowie mehrere Bauunternehmer und Handwerker in der Schalterhalle Aufstellung genommen. Der Postbaurath Neumann überreichte dem Vertreter des Herrn Staatssecretairs den vergoldeten Schlüssel des Hauses, ein Geschenk des Schlossermeisters Husadel und von diesem tüchtigen Meister mit besonderer Liebe in altdeutscher Weise ausgeführt, mit folgendem Reimspruch:

Nun schweigt der Schlag des Hammers, die Säge schrillt nicht mehr,
Die fleifs'gen Hände ruhen, ihr Werk war ernst und schwer,
Und Meister wie Gesellen, sie dürfen freudig schauen
Auf ihr gemeinsam Werk, auf ihr gelung'nes Bauen.

Zwei Jahre sind's, da senkten wir fest den Grundstein ein,
Schnell wuchs der Bau und emsig ward Stein gefügt zum Stein,
Der schlafend und gestaltlos lag in des Berges Tiefen,
Bis ihn zu Form und Leben des Meisters Worte riefen.

Vollendet steht das Haus, der schlanken Thürme Paar
Strebt kühn zum Himmel auf, gekrönt vom deutschen Aar,
Die Mauern fest gefügt und schön geziert die Wände,
Ein Werk aus deutschem Stoff, erbaut durch deutsche Hände.

Aus seinen Formen spricht der deutschen Väter Art,
Die Festigkeit und Kraft mit Anmuth hold gepaart,
Der Väter fröhlich Schaffen war Vorbild uns geblieben,
So ist aus altem Stamm ein neuer Sprofs getrieben.

So sei auch unser Bauherr, das neue Deutsche Reich,
Dem heil'gen Reich der Väter an Ruhm und Ehren gleich!
Zu stolzer Höh' erwachsen, soll allwärts laut ertönen
Sein mächtig Friedenswort, der Erde Völker zu versöhnen!

Dem Hausherrn reich' ich nun des Hauses Schlüssel dar,
Er weihe ihrem Dienst die Räume licht und klar!
Er weihe sie der Post, dem kühnen Weltdurchschreiter,
Dem Träger der Gedanken, dem Lebens- und Kultur-Verbreiter.

Des Menschen Wort und Willen trägt der gezähmte Blitz,
Das dampfbeschwingte Rad zu ferner Völker Sitz,
Ein Netz von Eisenfäden schlingt sich durch alle Zonen,
Hilft, dafs in Glück und Freiheit die Menschen alle friedlich wohnen.

In diesem Netz ein Knoten soll das Gebäude sein,
Heil Allen, die drin walten, die gehen aus und ein!
Der Segen Gottes ruhe allzeit auf seinen Mauern!
Im Dienst des Vaterlandes mög' es zu fernen Zeiten dauern!

Demnächst erklärte der Director Dr. Fischer, dafs er Kraft des ihm von dem Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts gewordenen Auftrages Namens der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung durch Uebernahme des Schlüssels Besitz ergreife von dem nunmehr vollendeten neuen Posthause zu Münster. Die Ansprache, welche der Kommissarius der obersten Post- und Telegraphenbehörde hierbei an die Versammlung richtete, gab zunächst den Gefühlen des Dankes Ausdruck gegen Seine Majestät den Kaiser, als den obersten Bau- und Schirmherrn des neuen Gebäudes, gegen den Fürsten Reichskanzler als den obersten Beamten des Reichs, gegen Bundesrath und Reichstag, als den bei der Bewilligung der Baumittel betheiligten Faktoren. Der Redner sprach sodann seine Freude über das Gebäude selbst aus, dafs sich den edelsten Bauwerken Münsters ebenbürtig als eine neue Zierde der Stadt anreihe und das, festgegründet, hochragend, stattlich und wehrhaft nach aufsen, hell und wohnlich im Innern, ein Ebenbild des Reichs genannt werden dürfe, für dessen Dienst es errichtet sei. Nach Worten des Dankes und der Anerkennung für die bei der Leitung und Ausführung des Baues betheiligten Beamten, Architekten und Handwerker, wandte sich die Ansprache alsdann an die Beamten, welche in diesem Hause nunmehr die Stätte ihrer dienstlichen Wirksamkeit zu finden hätten, forderte zu treuer, hingebender, einträchtiger Pflichterfüllung auf und schlofs mit einem Hoch auf Seine Majestät den Kaiser, in welches die Versammelten begeistert einstimmten.

Hierauf nahm der Ober-Postdirector Lambrecht als Chef des Münster'schen Ober-Postdirectionsbezirks aus den Händen des Directors Dr. Fischer den Posthausschlüssel entgegen, um das neue Gebäude für den Post- und Telegraphendienst zu eröffnen. Der Ober-Postdirector gab hierbei die Versicherung ab, dafs sämmtliche Beamte der Ober-Postdirection, des Post- und des Telegraphenamts zu Münster allezeit

bestrebt sein würden, den soeben ausgesprochenen Erwartungen nach besten Kräften zu genügen, und daſs sie Alle sich bemühen würden, gesunden Sinn, deutschen Fleiſs und altbewährte Zucht in ihrem Kreise zu erhalten. Der Ober-Postdirector bat, dem Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts den Dank der Münster'schen Post- und Telegraphenbeamten zu übermitteln für dieses würdig ausgestattete Heim und schloſs sodann die Feier mit einem freudig erwiderten Hoch auf den Leiter der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Unmittelbar darauf erfolgte die Betriebseröffnung des Post- und des Telegraphenamts. Hatte der bisherige Akt sich auf den Kreis der Beamten und der am Bau betheiligten Werkmeister beschränkt, so vollzog nun seinerseits das Publikum die Besitzergreifung. In schneller Folge füllten sich die Schaltervorräume; Schaaren von Abholenden bildeten Reihen, deren dichtgeschlossene Glieder den thatsächlichen Beweis lieferten, daſs die räumlichen Verhältnisse des Neubaues schon jetzt nicht über die wirklichen Verkehrsbedürfnisse hinausgehen. Die Theilnahme der Bevölkerung von Münster fand trotz der dem niedersächsischen Stamme eigenen Zurückhaltung einen überraschend lebhaften Ausdruck in den Gruppen, die sich zur Besichtigung des im hellen Sonnenglanz und in vollem Flaggenschmuck prangenden Postgebäudes unter den Linden des Domplatzes, sowie auf dem Posthofe und in den Gängen des Gebäudes bildeten.

An dem Festmahle, welches zu Ehren des Tages von der Handelskammer und dem Kaufmannschaftsverein in den schönen Räumen des historischen Rathhauses der Stadt Münster veranstaltet wurde, betheiligten sich auſser Vertretern der Königlichen und der städtischen Behörden der Kern der Münster'schen Bürgerschaft und die Mehrzahl der dienstlich nicht behinderten Post- und Telegraphenbeamten. Das erste mit Begeisterung aufgenommene Hoch brachte, im Danke gegen die Staatsregierung, Herr Bürgermeister Boele auf Seine Majestät den Kaiser aus. Als Vertreter des durch Krankheit behinderten Vorsitzenden der Handelskammer gedachte sodann Herr Kaufmann Havixbeck in einem Trinkspruch auf den Herrn Staatssecretair Dr. Stephan der groſsen Verdienste des Gefeierten um die Hebung des Handels und Verkehrs, sowie um die Vervollkommnung der Post- und Telegrapheneinrichtungen, worauf Herr Director Dr. Fischer Namens der anwesenden Reichs-Verkehrsbeamten dankte und auf die aktiven Mitglieder des Post- und Telegraphenverkehrs — die Kaufmannschaft — ein Hoch ausbrachte. Kaufmann Ferdinand Schulz schilderte in einer längeren, beifällig aufgenommenen Rede zunächst die rauhe Auſsenseite, dann aber auch das gemüthliche Wesen der Münsteraner und endete mit einem Hoch auf den erst kurze Zeit in Münster weilenden Herrn Ober-Postdirector Lambrecht, hieran den Wunsch knüpfend, daſs es demselben in Münster gut gefallen möge, was letzterer in launig entsprechender Weise erwiderte.

Bei der gehobenen Stimmung, welche während des ganzen Festes herrschte, reihte sich Toast an Toast; namentlich wurde des um den Bau verdienten, vor dessen Vollendung zu anderweiter Dienststellung berufenen Ober-Postdirectors Fischer, ferner des Bauraths Neumann und Aller, die bei dem Neubau mitgewirkt haben, gedacht, was nicht ohne entsprechende Erwiderung blieb.

Das ganze Fest verlief in schönster Harmonie und gab beredten Ausdruck von der allgemein herrschenden Befriedigung über ein Bauwerk, das, gleich bevorzugt durch seinen Platz wie durch seine Ausführung, sich dem reichen Bauschmuck der alten Hauptstadt Westfalens in jeder Hinsicht würdig anschlieſst.

## 113. Das englische Postwesen im Jahre 1879/80.

Nach dem vor Kurzem veröffentlichten Rechenschaftsberichte der englischen Postverwaltung für das mit dem 31. März 1880 abgelaufene Rechnungsjahr hat sich die Zahl der Postanstalten des Reiches um 331 vermehrt und ist auf 14 212 gestiegen, worunter sich 912 Postämter I. Klasse befinden. Mit 3 924 dieser Postanstalten waren Telegraphenstationen verbunden, 6 060 waren für den Postanweisungsdienst und 6 016 für das Sparbankwesen geöffnet. Die Zahl der Briefkasten betrug 12 541, d. i. 661 mehr als im Vorjahre, so dafs sich also die Zahl der Annahmestellen für Postsendungen innerhalb Grofsbritannien und Irland auf 26 753 beläuft, von denen 2 012, mithin $^1/_{13}$ der Gesammtzahl, auf die Hauptstadt entfällt.

Eine beträchtliche Anzahl von Bauten sind durch die Postverwaltung in Angriff genommen oder fertig gestellt worden. Die hervorragendsten davon sind das neue Gebäude der Postsparbanken-Verwaltung in London, welches im Laufe des Jahres in Benutzung genommen worden ist, und das Postgebäude in Glasgow, welches seiner Vollendung entgegengeht.

Mit vielem Eifer ist die Verwaltung bestrebt gewesen, die Postbeförderung nach Orten aufserhalb Londons, sowie die Briefbestellung in den Provinzialstädten zu verbessern bz. zu beschleunigen. So ist u. a. eine tägliche Postverbindung mit der Insel Man auch für den Winter hergestellt worden, während eine solche früher nur für den Sommer bestand. Ferner sind zur Bequemlichkeit der zahlreichen Reisenden, welche die zwischen Greenock und Ardrishaig fahrenden Clydedampfer benutzen, auf diesen Schiffen vollständige Postanstalten für alle Dienstzweige, einschliefslich der Annahme von Telegrammen, jedoch mit Ausschlufs des Postanweisungsdienstes, eingerichtet worden.

Probeweise hat man ferner in Liverpool bei den Briefkasten sogenannte Indikatoren angebracht, d. h. Uebersichten über die Zeiten, zu welchen die Leerungen der Briefkasten stattfinden. Endlich ist die Spätlingsgebühr für Sendungen, welche nach den Schlufszeiten zur Einlieferung gelangen, auf einen halben Penny herabgesetzt. Einschreibsendungen werden jedoch von dieser Ermäfsigung noch nicht betroffen.

Gröfsere Betriebsstörungen sind während des Jahres durch das Hochwasser im August 1879 besonders in Nord-Wales und Irland, sowie durch den Schneefall und Nebel des ungewöhnlich langen Winters an vielen Orten des Landes verursacht worden. Doch sind dieselben nirgends von langer Dauer gewesen. Bei der Tay-Brücken-Katastrophe hat auch der den Zug begleitende Postschaffner seinen Tod gefunden; die Briefbeutel sind geborgen worden; dieselben wurden theils wenige Stunden nach dem Unfall ans Ufer geschwemmt, theils einige Zeit nachher im Strome schwimmend aufgefunden.

Auch für die grofsbritannische Postverwaltung ist Weihnachten eine Zeit grofser Geschäftsüberhäufung, zu deren Bewältigung besondere Mafsnahmen erforderlich sind. Im vorigen Jahre betrug der Ueberschufs der während der Weihnachtsperiode allein bei dem Haupt-Postamt in St. Martins-le-Grand aufgegebenen gewöhnlichen Briefe gegen 9 Millionen Stück über den Durchschnitt, und im ähnlichen Verhältnifs war die Zahl der Einschreibsendungen angewachsen. Im Allgemeinen konnte jedoch die Mehrarbeit ohne Stockungen des Betriebes und aufsergewöhnliche Vermehrung des Personals bewältigt werden, da die Korrespondenten den Aufforderungen der Verwaltung zur möglichst zeitigen Einlieferung der Weihnachtssendungen allerorten entsprochen hatten, und die Mehrleistung sich deshalb ziemlich gleichmäfsig über die ganze Periode vertheilte. Es verdient Erwähnung, dafs die englische Verwaltung, welche sich sonst mit Packetbeförderung nicht befafst, für die Weihnachtszeit die Annahme von Packetsendungen, welche wie eingeschriebene Briefe behandelt werden, zuläfst. Die Zahl derselben während des letzten

bestrebt sein würden, den soeben ausgesprochenen Erwartungen nach besten Kräften zu genügen, und dass sie Alle sich bemühen würden, gesunden Sinn, deutschen Fleifs und altbewährte Zucht in ihrem Kreise zu erhalten. Der Ober-Postdirector bat, dem Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts den Dank der Münster'schen Post- und Telegraphenbeamten zu übermitteln für dieses würdig ausgestattete Heim und schlofs sodann die Feier mit einem freudig erwiderten Hoch auf den Leiter der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Unmittelbar darauf erfolgte die Betriebseröffnung des Post- und des Telegraphenamts. Hatte der bisherige Akt sich auf den Kreis der Beamten und der am Bau betheiligten Werkmeister beschränkt, so vollzog nun seinerseits das Publikum die Besitzergreifung. In schneller Folge füllten sich die Schalterräume; Schaaren von Abholenden bildeten Reihen, deren dichtgeschlossene Glieder den thatsächlichen Beweis lieferten, dafs die räumlichen Verhältnisse des Neubaues schon jetzt nicht über die wirklichen Verkehrsbedürfnisse hinausgehen. Die Theilnahme der Bevölkerung von Münster fand trotz der dem niedersächsischen Stamme eigenen Zurückhaltung einen überraschend lebhaften Ausdruck in den Gruppen, die sich zur Besichtigung des im hellen Sonnenglanz und in vollem Flaggenschmuck prangenden Postgebäudes unter den Linden des Domplatzes, sowie auf dem Posthofe und in den Gängen des Gebäudes bildeten.

An dem Festmahle, welches zu Ehren des Tages von der Handelskammer und dem Kaufmannschaftsverein in den schönen Räumen des historischen Rathhauses der Stadt Münster veranstaltet wurde, betheiligten sich aufser Vertretern der Königlichen und der städtischen Behörden der Kern der Münster'schen Bürgerschaft und die Mehrzahl der dienstlich nicht behinderten Post- und Telegraphenbeamten. Das erste mit Begeisterung aufgenommene Hoch brachte, im Danke gegen die Staatsregierung, Herr Bürgermeister Boele auf Seine Majestät den Kaiser aus. Als Vertreter des durch Krankheit behinderten Vorsitzenden der Handelskammer gedachte sodann Herr Kaufmann Havixbeck in einem Trinkspruch auf den Herrn Staatssecretair Dr. Stephan der grofsen Verdienste des Gefeierten um die Hebung des Handels und Verkehrs, sowie um die Vervollkommnung der Post- und Telegrapheneinrichtungen, worauf Herr Director Dr. Fischer Namens der anwesenden Reichs-Verkehrsbeamten dankte und auf die aktiven Mitglieder des Post- und Telegraphenverkehrs — die Kaufmannschaft — ein Hoch ausbrachte. Kaufmann Ferdinand Schulz schilderte in einer längeren, beifällig aufgenommenen Rede zunächst die rauhe Aufsenseite, dann aber auch das gemüthliche Wesen der Münsteraner und endete mit einem Hoch auf den erst kurze Zeit in Münster weilenden Herrn Ober-Postdirector Lambrecht, hieran den Wunsch knüpfend, dafs es demselben in Münster gut gefallen möge, was letzterer in launig entsprechender Weise erwiderte.

Bei der gehobenen Stimmung, welche während des ganzen Festes herrschte, reihte sich Toast an Toast; namentlich wurde des um den Bau verdienten, vor dessen Vollendung zu anderweiter Dienststellung berufenen Ober-Postdirectors Fischer, ferner des Bauraths Neumann und Aller, die bei dem Neubau mitgewirkt haben, gedacht, was nicht ohne entsprechende Erwiderung blieb.

Das ganze Fest verlief in schönster Harmonie und gab beredten Ausdruck von der allgemein herrschenden Befriedigung über ein Bauwerk, das, gleich bevorzugt durch seinen Platz wie durch seine Ausführung, sich dem reichen Bauschmuck der alten Hauptstadt Westfalens in jeder Hinsicht würdig anschliefst.

## 113. Das englische Postwesen im Jahre 1879/80.

Nach dem vor Kurzem veröffentlichten Rechenschaftsberichte der englischen Postverwaltung für das mit dem 31. März 1880 abgelaufene Rechnungsjahr hat sich die Zahl der Postanstalten des Reiches um 331 vermehrt und ist auf 14 212 gestiegen, worunter sich 912 Postämter I. Klasse befinden. Mit 3 924 dieser Postanstalten waren Telegraphenstationen verbunden, 6 060 waren für den Postanweisungsdienst und 6 016 für das Sparbankwesen geöffnet. Die Zahl der Briefkasten betrug 12 541, d. i. 661 mehr als im Vorjahre, so dafs sich also die Zahl der Annahmestellen für Postsendungen innerhalb Grofsbritannien und Irland auf 26 753 beläuft, von denen 2 012, mithin $^1/_{13}$ der Gesammtzahl, auf die Hauptstadt entfällt.

Eine beträchtliche Anzahl von Bauten sind durch die Postverwaltung in Angriff genommen oder fertig gestellt worden. Die hervorragendsten davon sind das neue Gebäude der Postsparbanken-Verwaltung in London, welches im Laufe des Jahres in Benutzung genommen worden ist, und das Postgebäude in Glasgow, welches seiner Vollendung entgegengeht.

Mit vielem Eifer ist die Verwaltung bestrebt gewesen, die Postbeförderung nach Orten aufserhalb Londons, sowie die Briefbestellung in den Provinzialstädten zu verbessern bz. zu beschleunigen. So ist u. a. eine tägliche Postverbindung mit der Insel Man auch für den Winter hergestellt worden, während eine solche früher nur für den Sommer bestand. Ferner sind zur Bequemlichkeit der zahlreichen Reisenden, welche die zwischen Greenock und Ardrishaig fahrenden Clydedampfer benutzen, auf diesen Schiffen vollständige Postanstalten für alle Dienstzweige, einschliefslich der Annahme von Telegrammen, jedoch mit Ausschlufs des Postanweisungsdienstes, eingerichtet worden.

Probeweise hat man ferner in Liverpool bei den Briefkasten sogenannte Indikatoren angebracht, d. h. Uebersichten über die Zeiten, zu welchen die Leerungen der Briefkasten stattfinden. Endlich ist die Spätlingsgebühr für Sendungen, welche nach den Schlufszeiten zur Einlieferung gelangen, auf einen halben Penny herabgesetzt. Einschreibsendungen werden jedoch von dieser Ermäfsigung noch nicht betroffen.

Gröfsere Betriebsstörungen sind während des Jahres durch das Hochwasser im August 1879, besonders in Nord-Wales und Irland, sowie durch den Schneefall und Nebel des ungewöhnlich langen Winters an vielen Orten des Landes verursacht worden. Doch sind dieselben nirgends von langer Dauer gewesen. Bei der Tay-Brücken-Katastrophe hat auch der den Zug begleitende Postschaffner seinen Tod gefunden; die Briefbeutel sind geborgen worden; dieselben wurden theils wenige Stunden nach dem Unfall ans Ufer geschwemmt, theils einige Zeit nachher im Strome schwimmend aufgefunden.

Auch für die grofsbritannische Postverwaltung ist Weihnachten eine Zeit grofser Geschäftsüberhäufung, zu deren Bewältigung besondere Mafsnahmen erforderlich sind. Im vorigen Jahre betrug der Ueberschufs der während der Weihnachtsperiode allein bei dem Haupt-Postamt in St. Martins-le-Grand aufgegebenen gewöhnlichen Briefe gegen 9 Millionen Stück über den Durchschnitt, und im ähnlichen Verhältnifs war die Zahl der Einschreibsendungen angewachsen. Im Allgemeinen konnte jedoch die Mehrarbeit ohne Stockungen des Betriebes und aufsergewöhnliche Vermehrung des Personals bewältigt werden, da die Korrespondenten den Aufforderungen der Verwaltung zur möglichst zeitigen Einlieferung der Weihnachtssendungen allerorten entsprochen hatten, und die Mehrleistung sich deshalb ziemlich gleichmäfsig über die ganze Periode vertheilte. Es verdient Erwähnung, dafs die englische Verwaltung, welche sich sonst mit Packetbeförderung nicht befafst, für die Weihnachtszeit die Annahme von Packetsendungen, welche wie eingeschriebene Briefe behandelt werden, zuläfst. Die Zahl derselben während des letzten

bestrebt sein würden, den soeben ausgesprochenen Erwartungen nach besten Kräften zu genügen, und dafs sie Alle sich bemühen würden, gesunden Sinn, deutschen Fleifs und altbewährte Zucht in ihrem Kreise zu erhalten. Der Ober-Postdirector bat, dem Herrn Staatssecretair des Reichs-Postamts den Dank der Münster'schen Post- und Telegraphenbeamten zu übermitteln für dieses würdig ausgestattete Heim und schlofs sodann die Feier mit einem freudig erwiderten Hoch auf den Leiter der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Unmittelbar darauf erfolgte die Betriebseröffnung des Post- und des Telegraphenamts. Hatte der bisherige Akt sich auf den Kreis der Beamten und der am Bau betheiligten Werkmeister beschränkt, so vollzog nun seinerseits das Publikum die Besitzergreifung. In schneller Folge füllten sich die Schalterräume; Schaaren von Abholenden bildeten Reihen, deren dichtgeschlossene Glieder den thatsächlichen Beweis lieferten, dafs die räumlichen Verhältnisse des Neubaues schon jetzt nicht über die wirklichen Verkehrsbedürfnisse hinausgehen. Die Theilnahme der Bevölkerung von Münster fand trotz der dem niedersächsischen Stamme eigenen Zurückhaltung einen überraschend lebhaften Ausdruck in den Gruppen, die sich zur Besichtigung des im hellen Sonnenglanz und in vollem Flaggenschmuck prangenden Postgebäudes unter den Linden des Domplatzes, sowie auf dem Posthofe und in den Gängen des Gebäudes bildeten.

An dem Festmahle, welches zu Ehren des Tages von der Handelskammer und dem Kaufmannschaftsverein in den schönen Räumen des historischen Rathhauses der Stadt Münster veranstaltet wurde, betheiligten sich aufser Vertretern der Königlichen und der städtischen Behörden der Kern der Münster'schen Bürgerschaft und die Mehrzahl der dienstlich nicht behinderten Post- und Telegraphenbeamten. Das erste mit Begeisterung aufgenommene Hoch brachte, im Danke gegen die Staatsregierung, Herr Bürgermeister Boele auf Seine Majestät den Kaiser aus. Als Vertreter des durch Krankheit behinderten Vorsitzenden der Handelskammer gedachte sodann Herr Kaufmann Havixbeck in einem Trinkspruch auf den Herrn Staatssecretair Dr. Stephan der grofsen Verdienste des Gefeierten um die Hebung des Handels und Verkehrs, sowie um die Vervollkommnung der Post- und Telegrapheneinrichtungen, worauf Herr Director Dr. Fischer Namens der anwesenden Reichs-Verkehrsbeamten dankte und auf die aktiven Mitglieder des Post- und Telegraphenverkehrs — die Kaufmannschaft — ein Hoch ausbrachte. Kaufmann Ferdinand Schulz schilderte in einer längeren, beifällig aufgenommenen Rede zunächst die rauhe Aufsenseite, dann aber auch das gemüthliche Wesen der Münsteraner und endete mit einem Hoch auf den erst kurze Zeit in Münster weilenden Herrn Ober-Postdirector Lambrecht, hieran den Wunsch knüpfend, dafs es demselben in Münster gut gefallen möge, was letzterer in launig entsprechender Weise erwiderte.

Bei der gehobenen Stimmung, welche während des ganzen Festes herrschte, reihte sich Toast an Toast; namentlich wurde des um den Bau verdienten, vor dessen Vollendung zu anderweiter Dienststellung berufenen Ober-Postdirectors Fischer, ferner des Bauraths Neumann und Aller, die bei dem Neubau mitgewirkt haben, gedacht, was nicht ohne entsprechende Erwiderung blieb.

Das ganze Fest verlief in schönster Harmonie und gab beredten Ausdruck von der allgemein herrschenden Befriedigung über ein Bauwerk, das, gleich bevorzugt durch seinen Platz wie durch seine Ausführung, sich dem reichen Bauschmuck der alten Hauptstadt Westfalens in jeder Hinsicht würdig anschliefst.

## 113. Das englische Postwesen im Jahre 1879/80.

Nach dem vor Kurzem veröffentlichten Rechenschaftsberichte der englischen Postverwaltung für das mit dem 31. März 1880 abgelaufene Rechnungsjahr hat sich die Zahl der Postanstalten des Reiches um 331 vermehrt und ist auf 14212 gestiegen, worunter sich 912 Postämter I. Klasse befinden. Mit 3924 dieser Postanstalten waren Telegraphenstationen verbunden, 6060 waren für den Postanweisungsdienst und 6016 für das Sparbankwesen geöffnet. Die Zahl der Briefkasten betrug 12541, d. i. 661 mehr als im Vorjahre, so dafs sich also die Zahl der Annahmestellen für Postsendungen innerhalb Grofsbritannien und Irland auf 26753 beläuft, von denen 2012, mithin $^1/_{13}$ der Gesammtzahl, auf die Hauptstadt entfällt.

Eine beträchtliche Anzahl von Bauten sind durch die Postverwaltung in Angriff genommen oder fertig gestellt worden. Die hervorragendsten davon sind das neue Gebäude der Postsparbanken-Verwaltung in London, welches im Laufe des Jahres in Benutzung genommen worden ist, und das Postgebäude in Glasgow, welches seiner Vollendung entgegengeht.

Mit vielem Eifer ist die Verwaltung bestrebt gewesen, die Postbeförderung nach Orten aufserhalb Londons, sowie die Briefbestellung in den Provinzialstädten zu verbessern bz. zu beschleunigen. So ist u. a. eine tägliche Postverbindung mit der Insel Man auch für den Winter hergestellt worden, während eine solche früher nur für den Sommer bestand. Ferner sind zur Bequemlichkeit der zahlreichen Reisenden, welche die zwischen Greenock und Ardrishaig fahrenden Clydedampfer benutzen, auf diesen Schiffen vollständige Postanstalten für alle Dienstzweige, einschliefslich der Annahme von Telegrammen, jedoch mit Ausschlufs des Postanweisungsdienstes, eingerichtet worden.

Probeweise hat man ferner in Liverpool bei den Briefkasten sogenannte Indikatoren angebracht, d. h. Uebersichten über die Zeiten, zu welchen die Leerungen der Briefkasten stattfinden. Endlich ist die Spätlingsgebühr für Sendungen, welche nach den Schlufszeiten zur Einlieferung gelangen, auf einen halben Penny herabgesetzt. Einschreibsendungen werden jedoch von dieser Ermäfsigung noch nicht betroffen.

Gröfsere Betriebsstörungen sind während des Jahres durch das Hochwasser im August 1879, besonders in Nord-Wales und Irland, sowie durch den Schneefall und Nebel des ungewöhnlich langen Winters an vielen Orten des Landes verursacht worden. Doch sind dieselben nirgends von langer Dauer gewesen. Bei der Tay-Brücken-Katastrophe hat auch der den Zug begleitende Postschaffner seinen Tod gefunden; die Briefbeutel sind geborgen worden; dieselben wurden theils wenige Stunden nach dem Unfall ans Ufer geschwemmt, theils einige Zeit nachher im Strome schwimmend aufgefunden.

Auch für die grofsbritannische Postverwaltung ist Weihnachten eine Zeit grofser Geschäftsüberhäufung, zu deren Bewältigung besondere Mafsnahmen erforderlich sind. Im vorigen Jahre betrug der Ueberschufs der während der Weihnachtsperiode allein bei dem Haupt-Postamt in St. Martins-le-Grand aufgegebenen gewöhnlichen Briefe gegen 9 Millionen Stück über den Durchschnitt, und im ähnlichen Verhältnifs war die Zahl der Einschreibsendungen angewachsen. Im Allgemeinen konnte jedoch die Mehrarbeit ohne Stockungen des Betriebes und aufsergewöhnliche Vermehrung des Personals bewältigt werden, da die Korrespondenten den Aufforderungen der Verwaltung zur möglichst zeitigen Einlieferung der Weihnachtssendungen allerorten entsprochen hatten, und die Mehrleistung sich deshalb ziemlich gleichmäfsig über die ganze Periode vertheilte. Es verdient Erwähnung, dafs die englische Verwaltung, welche sich sonst mit Packetbeförderung nicht befafst, für die Weihnachtszeit die Annahme von Packetsendungen, welche wie eingeschriebene Briefe behandelt werden, zuläfst. Die Zahl derselben während des letzten

Jahres betrug etwa 47 000 gegen 30 000 im Vorjahre.

Im Uebrigen wies der Korrespondenzverkehr des Jahres nur bezüglich der Büchersendungen eine erhebliche Vermehrung, hinsichtlich der Zeitungen aber eine geringe Verminderung auf. Es wurden nämlich befördert

| | | |
|---|---|---|
| Briefe | 1 127 997 500 | Stück; 2,2 pCt. mehr als im Vorjahre |
| Postkarten | 114 458 400 | 2,7 |
| Bücher- etc. Sendungen | 213 963 000 | 8,6 |
| Zeitungen | 130 518 400 | 0,3 weniger |

Alle Korrespondenz-Gattungen zusammengefafst, fielen auf den Kopf der Bevölkerung 46 gewöhnliche Briefpostsendungen, d. i. 3,3 pCt. mehr als im Vorjahre.

Sehr günstig gestaltete sich das Verhältnifs bezüglich der Einschreibsendungen, deren Zahl auf 8 739 191 gestiegen ist; dieselben haben sich hiernach gegen das Vorjahr um 21,3 pCt., gegen 1877, dem Jahre vor Einführung ermäfsigter Einschreibgebühren, sogar um mehr als das Doppelte vermehrt. Der Bericht erblickt hierin einen neuen Beweis für die Zweckmäfsigkeit niedriger Tarifsätze.

Ungeachtet dieser Portoermäfsigungen fährt das englische Publikum fort, Geld und Werthsachen, welche nach den Einrichtungen der englischen Verwaltung mit der Post nur unter Einschreibung befördert werden können, in gewöhnlichen Briefen zu versenden. Im letzten Jahre wurden 1 417 solcher Sendungen entdeckt; dieselben bilden jedoch wahrscheinlich nur den kleineren Theil aller wirklich in den Postverkehr gelangenden gewöhnlichen Briefe etc. mit Wertheinschlufs. Die englische Verwaltung, welche nicht mit Unrecht in diesen Sendungen eine grofse Versuchung für ihre Beamten zur Vornahme unredlicher Handlungen erblickt, belegt solche Briefe bei der Entdeckung mit einem Strafporto von 8 Pence (75 Pfennig), wie jedoch der Augenschein lehrt, ohne genügenden Erfolg. Auch die wiederholten Warnungen gegen den ungenügenden Verschlufs der Postsendungen haben sich noch nicht ausreichend wirksam erwiesen, denn auch in dem letzten Jahre mufsten wiederum Sendungen, welche Juwelen und Goldsachen enthielten, amtlich verschlossen werden, weil sie offen zur Post geliefert worden waren. Nicht weniger als 27 224 verschiedene Gegenstände, sowie 72 000 Postmarken, die aus Briefen entfallen waren, wurden bei den verschiedenen Postanstalten gesammelt und zum weiteren Verfahren an das Bureau für die Behandlung der unbestellbaren Briefe eingesandt.

Dem letzteren gingen ferner im Laufe des Jahres zu: nahezu 10 Millionen unbestellbare Briefpostgegenstände, darunter 21 621, welche ohne jede Adresse zur Post geliefert waren. Von diesen letzteren enthielten 1 141 baares Geld und Banknoten zum Gesammtbetrage von 433 Pfd. Sterl. und Wechsel etc. zur Höhe von zusammen 4 251 Pfd. Sterl. Etwa 4 500 der Sendungen waren wegen unzulässiger Einschlüsse, wie lebende Eidechsen, Frösche, schneidende Instrumente und dergl. eingesandt worden.

Von den 5 343 678 bei dem Bureau zur Behandlung gekommenen Briefen wurden über 4 ½ Millionen den Absendern zurückgestellt, 78 201 mit verbesserter Adresse wieder aufgeliefert und 170 175 aus dem Auslande herrührende den betreffenden fremden Verwaltungen übersandt; mehr als eine halbe Million blieb unbestellbar. — Bemerkenswerth ist der Gebrauch der englischen Verwaltung, die unbestellbaren Journale, insbesondere die illustrirten, an die Krankenhäuser und ähnliche Institute zur Benützung für die Patienten zu überlassen.

Im Verkehr mit dem Auslande und den Kolonien wurde u. a. für eine häufigere Verbindung mit Australien auf dem Wege über Brindisi, sowie für eine schleunigere Beförderung der Posten nach Indien und China durch entsprechende Abkommen mit der *P. and O. Comp.* (*Peninsular and Oriental* Dampfschifffahrt-Gesellschaft) Sorge ge-

tragen. Dagegen wurde wegen des Niederliegens des Verkehrs in den Staaten an der Westküste von Süd-Amerika die frühere 14tägige Verbindung fortan in eine vierwöchentliche umgewandelt.

Die englischen Postanstalten in Japan sind auf den Wunsch der dortigen Regierung im Laufe des Jahres aufgehoben worden; Verkehrsstörungen hat diese Maſsnahme nicht zur Folge gehabt.

Von den auf Grund des Pariser Vertrages für den Vereinsverkehr auch in England eingeführten Empfangs-Anerkenntnissen wurden wöchentlich etwa 50 bis 60 begehrt. Im Uebrigen geben über den Korrespondenz-Verkehr nach dem Kontinent von Europa und nach Egypten die folgenden Zahlen Aufschluſs:

Es wurden abgesandt im Ganzen etwa 33 Millionen Briefpostsendungen, d. i. 4 pCt. weniger als 1878.

Es gingen ein 32 Millionen Briefe u. s. w., d. i. 12 pCt. mehr als 1878.

An diesem Verkehr haben die folgenden Staaten den hauptsächlichsten Antheil, nämlich:

| | | Sendungen |
| --- | --- | --- |
| Frankreich | mit zusammen | 21 789 200, |
| Deutschland | | 17 630 600, |
| Italien | | 4 386 700, |
| Belgien | | 3 830 800. |

Der Postanweisungs-Betrieb zeigte während des vergangenen Jahres einen weiteren Rückgang im Inland, dagegen einen erfreulichen Aufschwung im Verkehr mit dem Auslande und den Kolonien. Dieser Aufschwung hatte allerdings zum Theil seinen Grund in der Zunahme der Sendungen aus Amerika und den britischen Kolonien nach Irland, aus Anlaſs des dort herrschenden Nothstandes.

Im Inlands- und Auslandsverkehr zusammen gelangten zur Behandlung 17 307 573 Postanweisungen im Gesammtbetrage von L 26 371 020 (rund M. 527 420 400); davon fielen auf den Inlandsverkehr allein 16 574 354 Stück Postanweisungen (516 417 weniger als im Vorjahre) im Betrage von L 24 776 331 (L 1 135 502 weniger als im Vorjahre).

Von den ausländischen Staaten und den Kolonien unterhalten die Vereinigten Staaten von Amerika und die australischen Kolonien den umfangreichsten Postanweisungs-Verkehr mit Groſsbritannien; der Umsatz im Verkehr mit den ersteren beträgt L 861 337, derjenige mit Australien L 220 655. Nächstdem folgt Deutschland mit L 176 196 und Frankreich mit L 157 492.

Die Zahl der den Verkehr vermittelnden Postanstalten betrug am Ende des Jahres 6 060, d. i. 229 mehr als im Vorjahre.

Im Sparbank-Verkehr des Jahres fällt die bemerkenswerthe Thatsache auf, daſs die Zahl der Einlagen, trotz der Ungunst der Zeitverhältnisse, die der Kündigungen übersteigt, und daſs das Guthaben der Sparenden um den Betrag von mehr als 1½ Millionen Pfund Sterling gewachsen ist. Nicht ohne Interesse ist es, daſs die Postsparbanken gerade in Irland, dessen Bevölkerung im Allgemeinen für weniger wirthlich gilt, und welches überdies noch im letzten Jahre unter einer schweren Theuerung zu leiden hatte, einen bedeutenden Aufschwung genommen haben. Für ganz Irland betrug nämlich die Zunahme des Guthabens der Sparenden L 91 588, und von diesem Betrage fielen auf die acht besonders vom Nothstande betroffenen Grafschaften allein L 45 478. Es verdient hierbei bemerkt zu werden, daſs dort die Spareinlagen nicht etwa während der günstigeren ersten Hälfte des Jahres gemacht worden sind; dieselben vertheilen sich vielmehr gleichmäſsig über das ganze Jahr. Nicht weniger beachtenswerth ist das Ergebniſs einer im westlichen Theile Irlands aufgestellten Statistik, nach welcher unter 1 550 Personen, die Spareinlagen bei den Postanstalten machten, nur etwa 70 den besitzenden Klassen oder dem Beamtenstande angehörten, während die übrigen durchgehends zu der dienenden Klasse oder dem Arbeiterstande, auch wohl zu den kleineren Gewerbetreibenden und der unvermögenden Landbevölkerung zählten.

Was den Geschäftsverkehr in diesem Dienstzweige betrifft, so wurden in Groſsbritannien und Irland zusammen Einzahlungen geleistet: 3 347 858 (12 808 weniger als 1878) zum Betrage von L 9 887 100 (L 401 788 mehr als 1878);

Kündigungen erfolgten 1 418 543 (113 926 mehr als 1878) zum Betrage von L 9 030 174 (L 515 986 mehr als 1878).

Die Summe der eingezahlten Beträge übersteigt somit die der abgehobenen um L 856 935, wodurch sich das Guthaben der Sparenden einschliefslich des Zinsbetrages von L 743 636 auf L 32 102 134 erhöht, d. i. gegen das Vorjahr ein Mehr von L 1 600 571.

Auch die Zahl der Sparenden hat sich im abgelaufenen Jahre um 95 721 vermehrt und betrug Ende 1879 nur wenig unter 2 Millionen (1 988 477); auf jeden derselben fällt durchschnittlich ein Guthaben von 32 L 1 s 11¾ d.

Für den Sparbankbetrieb geöffnet waren 6 016 Postanstalten, d. i. 185 mehr als im Vorjahre; im Ganzen sind während der letzten fünf Jahre etwa 1 000 Postanstalten neu mit Wahrnehmung dieses Dienstzweiges beauftragt worden. Ueberhaupt erleichtert die englische Postverwaltung dem Publikum die Benutzung dieser wohlthätigen Einrichtung in der entgegenkommendsten Weise. So bleiben u. a. Freitags und Sonnabends, an welchen Tagen gewöhnlich die Auslöhnung der Arbeiter erfolgt, die Postbureaus für den Sparbankverkehr länger geöffnet als gewöhnlich; auch senden die Postanstalten, in deren Nähe Eisenbahnbauten u. dergl. stattfinden, oder sich grofse Fabrikanlagen befinden, an den Lohntagen besondere Beamten an die Zahlungsstelle, um etwaige Spareinlagen der Arbeiter entgegenzunehmen. Ferner unterstützt die Postverwaltung die Pennybanken (Sparkassen, welche Einzahlungen unter einem Schilling annehmen,) durch Lieferung von Spar- und Kontobüchern gegen mäfsige Entschädigungen, durch Uebernahme und Verzinsung der bei denselben eingezahlten Beträge u. s. w. So erhielten im letzten Jahre nicht weniger als 473 solcher Pennybanken die Ermächtigung, ihre Spareinlagen an die Postsparbanken zur Verwaltung abzuführen.

Die Betriebskosten für die Postsparbanken beliefen sich insgesammt auf L 102 280; in diesem Betrage sind indefs Baukosten in Höhe von L 26 564 für das neue Gebäude der Postsparbanken-Centralverwaltung in Queen Victoria Street zu London mit inbegriffen. Wird von dem letzteren Betrage abgesehen, so belaufen sich die dienstlichen Kosten für je eine Spareinlage auf durchschnittlich 9,6 Pence (etwa M. 0,82). Trotzdem ist der Dienstzweig recht einträglich; derselbe hat nämlich der Verwaltung seit Einrichtung der Sparkassen im September 1861 bis zum Jahresschlufs 1879 eine Rein-Einnahme von L 1 131 008 (rund 23 Millionen Mark) eingebracht, wobei die Kosten des erwähnten Neubaues (dieselben betragen L 48) aufser Ansatz geblieben sind.

Das Personal der Postverwaltung bestand im Ganzen aus 34 699 Beamten und Unterbeamten (245 mehr als im Vorjahre); unter diesen sind die ausschliefslich im Telegraphendienst beschäftigten Personen nicht mitgezählt. In der vorstehenden Zahl befinden sich 13 882 Vorsteher von Postanstalten, 22 156 Briefträger, Boten und Sortirbeamte u. s. w.

Die englische Verwaltung hat im Laufe des Jahres mehrere ihrer hervorragendsten und verdienstvollsten Beamten theils durch den Tod, theils durch Ausscheiden aus dem aktiven Dienst verloren. Der bekannte Sir Rowland Hill, welcher im Laufe des Jahres 1879 verstorben ist, hatte sich allerdings schon seit 15 Jahren in das Privatleben zurückgezogen, aber auch dessen Nachfolger im Amte, Sir John Tilley, ist im Laufe des Jahres nach einer mehr als 50jährigen Staatsdienstzeit in den Ruhestand getreten. Ebenso hat der Leiter der Auslands-Angelegenheiten im General-Postamt zu London, Mr. Page, nach einer fast halbhundertjährigen Dienstzeit seinen Abschied genommen. Derselbe ist der Vertreter seiner Verwaltung fast bei allen in den letzten Jahrzehnten mit Deutschland abgeschlossenen Verträgen gewesen, wie er auch an dem Abschlufs des Berner und Pariser Vertrages als Delegirter Englands Theil genommen hat. In dieser Eigenschaft hat er sich die hohe Achtung und die Sympathie derjenigen deutschen

Beamtenkreise erworben, mit welchen er in dienstliche Berührung getreten ist, und in denen man mit aufrichtigem Bedauern diesen begabten und liebenswürdigen Mitarbeiter aus seinem Wirkungskreise hat scheiden sehen.

Was schliesslich die finanziellen Ergebnisse der Verwaltung betrifft, so betrugen die Einnahmen aus dem Korrespondenz- und Postanweisungs-Verkehr L 6 558 445 (L 283 095 mehr als 1878). Denselben standen Ausgaben gegenüber in Höhe von L 4 060 755 (L 220 682 mehr als 1878). Es wurde also ein Reinertrag erzielt von L 2 497 687 (rund 50½ Millionen Mark, und L 63 313 mehr als im Vorjahre).

Die Kosten der für andere Verwaltungszweige seitens der Postverwaltung unentgeltlich geleisteten Dienste wurden auf L 109 040 veranschlagt.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

**Verkehrseinrichtungen und Ortschaften auf der frischen Nehrung.** Die frische Nehrung zieht sich 3 km von Stutthof ab nordöstlich bis zum Pillauer Tief in einer Länge von 59 km hin. Hiervon entfallen 36 auf den Bezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirection Danzig, 23 auf den der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Königsberg i. Pr. Die Breite der Nehrung beziffert sich von 450 bis 1900 m.

Bisher bestand auf der frischen Nehrung nur in dem Seebadeort Kahlberg eine Postagentur mit Telegraphenbetrieb. Dieselbe ist mit Stutthof (20 km) durch eine Botenpost verbunden, erhält und sendet ausserdem aber während des Sommers Postgegenstände aller Art durch die zwischen Elbing und Kahlberg verkehrenden Dampfschiffe ab.

Nachdem die Leitung von Danzig über Kahlberg nach Pillau mit Kabel durch das Pillauer Tief hergestellt ist, sind seit Mitte September d. J. noch in dem Kirchdorfe Neukrug (frische Nehrung) (15 km von Kahlberg entfernt) eine Postagentur mit Fernsprechbetrieb und in Narmeln — auch Polsky genannt —, sowie in der Försterei Grofsbruch Fernsprechanstalten in Wirksamkeit getreten.

Der in Stutthof angestellte Privat-Postbote besorgt täglich die Bestellung der Postsendungen an Bewohner der auf seinem Gange berührten Ortschaften. Zwischen Kahlberg und Neukrug verkehrt eine Botenpost. Der Postbote bestellt ebenfalls täglich die Postgegenstände, welche für die Bewohner der unterwegs berührten Ortschaft Voglers und jenseits Neukrug für die Einwohner des 4 km entfernten Dorfes Narmeln, imgleichen des bereits in Ostpreufsen belegenen Grenzhauses bestimmt sind. Die übrigen Bewohner der Nehrung, nämlich in den Förstereien Strauchbruch bz. Grofsbruch, sowie in den Ortschaften Alt Tief und Neu Tief, empfangen ihre Briefe wie bisher durch den Landbriefträger des Postamtes Pillau.

Von Stutthof führt der zum Theil sandige Fahrweg über Bodenwinkel, Vogelsang, Probbernau und Liep durch Kiefernwald, welcher sich nach Kahlberg hin mehr und mehr lichtet. Die Bewohner der drei erstgenannten Dörfer betreiben Ackerbau auf dem dem Haff abgewonnenen fruchtbaren Lande; ein anderer Theil der Bevölkerung nährt sich von dem Ertrage des Fischfanges. In Probbernau soll von einem noch näher zu bestimmenden Zeitpunkte ab eine Postagentur eingerichtet werden.

Kahlberg, ein Fischerdorf mit 125 Einwohnern, ist unter Aufwendung bedeutender Kosten seitens einer Aktien-Gesellschaft zu Elbing mit reizenden Anlagen versehen worden. Hier schweift der Blick des Beschauers auf das durch Fahrzeuge belebte Haff und fernhin auf das hohe Land des gegenüber liegenden Ufers, welches mit seinen stattlichen Herrenhäusern, dunkelgrünen Waldmassen, Dörfern und Städten ein buntes Bild bietet. Auf der anderen

Seite der Nehrung dehnt sich die Ostsee majestätisch aus. Das Seebad ist bei dem reinen, festen Meeresgrund und dem kräftigen Wellenschlag vorzüglich, weshalb die Zahl der Badegäste sich von Jahr zu Jahr steigert.

Von Kahlberg bis zur ostpreufsischen Grenze zeigt sich jetzt nur fliegender Sand. Noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war dieser Theil der Nehrung reich bewaldet; seitdem sind die Bäume abgeschlagen, ohne dafs man an eine Aufforstung der abgeholzten Flächen gedacht und sich die Nachtheile vergegenwärtigt hat, die dadurch späteren Geschlechtern zugefügt werden. Ein öffentlicher Weg ist auf dieser Strecke nicht mehr vorhanden. Erst in den letzten Jahrzehnten geht die nunmehr königliche Forstverwaltung mit allem Eifer daran, die Dünen zu bepflanzen, den Sand zu befestigen und dadurch der weiteren Versandung des Haffs vorzubeugen.

In Narmeln befindet sich eine Station zur Rettung Schiffbrüchiger.

Von der ostpreufsischen Grenze bis zum Pillauer Tief ist gut bestandener Wald mit reichlichem Wild. Ein Fahrweg zieht sich theils durch den Wald, theils längs des Haffes hin, doch mufs diesem Wege oft eine andere Richtung gegeben werden, weil Wasser und Eis alljährlich das Ufer verändern.

Die Königl. Regierung zu Königsberg i. Pr. läfst zur Belebung des Verkehrs bei der Försterei Grofsbruch einen Hafen anlegen, den die zwischen Danzig bz. Elbing und Königsberg fahrenden Dampfschiffe anlaufen werden.

Sämmtliche Ortschaften liegen auf der dem Haff zugewandten Seite der Nehrung. Sie sind dadurch vor dem rauhen Seewinde mehr geschützt. Der Fischfang bildet jenseits Kahlberg die Hauptbeschäftigung der Einwohner. Die Gesammtzahl der letzteren von Vöglers ab bis zur Spitze der Nehrung bei Pillau beträgt 450. Die Fischer führen ein kümmerliches und gefahrvolles Dasein.

Bekanntlich wurden bis zur Fertigstellung der Kunststrafse zwischen Berlin und Königsberg i. Pr. Posten von Danzig aus über die Nehrung bis Pillau und weiter geführt. Zahlreiche Extraposten suchten diesen Weg auf. Damals befand sich in Kahlberg ein nicht unbedeutendes Postrelais. Mit dem Wegfall dieses Verkehrsweges vor mehr als 50 Jahren ist der Wohlstand der Bewohner immer mehr gesunken. Die Spuren der alten Poststrafse sind verweht. Mit Flechten und Moos bedeckte Meilenzeiger von Holz oder Stein, welche die kurische Nehrung noch aufweist, bieten sich auf der frischen Nehrung dem Blicke nicht mehr dar.

Dafs bei der so geringen Einwohnerzahl und unter den geschilderten Bodenverhältnissen auf einen erheblichen Geschäftsumfang bei den neuen Verkehrsanstalten zunächst nicht gerechnet werden kann, liegt wohl nahe. Die Reichs-Postbehörde trägt aber durch die hergestellte Verbindung zur Erleichterung und Hebung des Verkehrs der auf der frischen Nehrung vereinsamt Wohnenden nicht unwesentlich bei und dient dadurch der Förderung der von den Staatsbehörden verfolgten Kulturzwecke. Segensreichere Früchte wird in dieser Hinsicht die Zukunft bringen.

Schon seit Langem trägt man sich mit dem Gedanken, behufs Abwendung der Gefahren durch Dammbruch etc. die Weichsel anderweit in die Ostsee münden zu lassen. Die Ansichten über das »Wie« und »Wo« gehen noch aus einander. Gleichzeitig hiermit ist in Anregung gekommen, das frische Haff trocken zu legen, zur Bewältigung der Wassermassen aber, welche im Wesentlichen der Pregel, die Passarge, der Elbingflufs, die Nogat und die Elbinger Weichsel dem Haff zuführen, sowie zur Erhaltung der Verbindung mit der Ostsee schiffbare Kanäle herzustellen. Verwirklicht sich dieser grofsartige Gedanke, der nun schon seit mehr als 100 Jahren immer wieder auftaucht, dann wird auch die Nehrung aus ihrer Abgeschlossenheit heraustreten, der sandige Boden so weit als möglich zurückgedrängt werden und üppiges Feld da gedeihen, wo jetzt nur eine unfruchtbare Sandwüste vorhanden ist.

Brand des Posthauses in Saalfeld. Am 5. Oktober, etwa 20 Minuten nach 8 Uhr Morgens, wurden die Beamten des Postamts in Saalfeld durch Feuerruf von ihrer Arbeit aufgeschreckt und bemerkten alsbald, wie aus dem unmittelbar an das angemiethete Posthaus angrenzenden Gebäude der Hofapotheke eine dichte, von Feuerstrahlen durchbrochene Rauchwolke hervorquoll. Der Brand, welcher nach später laut gewordenen Gerüchten in Folge einer durch Unvorsichtigkeit hervorgerufenen Petroleum-Explosion entstanden war, dehnte sich bald auf das Posthaus selbst aus und griff in so rapider Weise um sich, dafs schon gegen 9 Uhr der Dachstuhl und das oberste Stockwerk desselben in hellen Flammen standen. Inzwischen war es dem entschlossenen Vorgehen des Postamts-Vorstehers, Postdirectors Kleffel, und den angestrengten Bemühungen der sämmtlichen Beamten und Unterbeamten, sowie der auf den ersten Feuerlärm sofort herbeigeeilten Haus-Handwerker gelungen, sämmtliche Postsendungen und Kassenbestände, sowie überhaupt alle der Reichs-Postverwaltung angehörigen und ihr anvertrauten Gegenstände aus dem Posthause zu retten und theils in der neben letzterem belegenen Kirche, theils unter entsprechender Bewachung auf dem Marktplatze unterzubringen, so dafs, abgesehen von den bei den Rettungsarbeiten stattgehabten Beschädigungen einiger Schränke, unmittelbare Verluste für die Verwaltung nicht entstanden sind. Die Löschung des Feuers liefs sich erst ermöglichen, nachdem das Gebäude der Hofapotheke vollständig und das Posthaus bis auf die Umfassungsmauern niedergebrannt war. Das in der Nähe befindliche Amtsgerichtsgebäude und die Kirche, welche ebenfalls sehr gefährdet waren, sind gerettet worden.

Noch im Laufe des Vormittags wurde das Postamt in dem vom Kirchenvorstand zu St. Johannis in Saalfeld mit dankenswerther Bereitwilligkeit zur Verfügung gestellten Superintendentur-Gebäude vorläufig untergebracht, und schon um 12 Uhr Mittags konnte der Telegraphenbetrieb und gegen 2 Uhr Nachmittags der Postbetrieb bezüglich des Verkehrs mit dem Publikum wieder eröffnet werden. Störungen im Gange der Posten haben überhaupt nicht stattgefunden.

Das Reichs-Postamt hat dem Amtsvorsteher und mehreren Beamten und Unterbeamten, welche sich um die Sicherstellung des Post- und Telegraphenbetriebes und um die Rettung und Bergung der Postsendungen besonders verdient gemacht haben, in Anerkennung ihres pflichttreuen Verhaltens angemessene Belohnungen, und einem Bahnpostschaffner, dessen nothdürftig versicherte Habe nebst der nicht versicherten Ausstattung seiner Tochter während seiner Mitbetheiligung an der Rettung der Postsachen verbrannt ist, eine entsprechende Unterstützung bewilligt.

Die erste preufsische Zahnradbahn, deren feierliche Eröffnung kürzlich stattgefunden hat, ist von der Gesellschaft des Blei- und Silberbergwerks »Friedrichssegen«, deren Gruben und Werke sich zwischen Lahnstein und Ems in einem Seitenthale des Lahnthales ausdehnen, zum Transport der gewonnenen Blei- und Silbererze von den in der Höhe des Thales gelegenen Gruben und Aufbereitungsanstalten nach den Magazinen und Lagerplätzen am Lahnufer erbaut worden. Bisher erfolgte die Beförderung dieser Produkte und der Transport der zum Betriebe erforderlichen Kohlen ausschliefslich durch Achse und erforderte wegen der kostspieligen Unterhaltung der Wege alljährlich bedeutende Summen. Für die Folge wird nun die neue, nach dem System des schweizer Ingenieurs Riggenbach theils als gewöhnliche, theils als Zahnradbahn ausgeführte Grubenbahn diese Arbeit in sehr viel billigerer Weise und kürzerer Zeit leisten. Die Bahn ist 2,5 km lang und erklimmt die 117 m über dem Lahnufer liegende Berghöhe mittels Steigun-

gen, welche auf den gewöhnlichen Strecken bis zu 1 : 20,5, auf den Zahnstangenstrecken 1 : 10 betragen. Der Hauptvortheil dieses Bahnsystems beruht in der Möglichkeit, die Trace den natürlichen Bodenverhältnissen überall sehr nahe anpassen zu können, und es ist das wesentliche Verdienst des Erbauers der neuen Grubenbahn, des Ingenieurs Aug. Kuntze, diesen Vorzug in vorliegendem Falle so glücklich ausgebeutet zu haben, dafs dieselbe trotz der bedeutenden Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, von allen bis jetzt gebauten Bahnen ähnlicher Art das bei Weitem geringste Anlagekapital erfordert hat. Während die niedrigste bisher erzielte Bausumme einschliefslich des Betriebsmaterials 97 000 Mark für den Kilometer beträgt, belaufen sich die Kosten der Grubenbahn von »Friedrichssegen« auf nicht ganz 60 000 Mark für den Kilometer und gewährleisten eine Tilgung der aufgewandten Kosten in nicht ganz zehn Jahren. In diesem Ergebnifs dürfte die wirthschaftliche Bedeutung der Eröffnung der ersten Zahnradbahn in Preufsen wesentlich beruhen, da es kaum zweifelhaft ist, dafs der erstmalige Vorgang infolge dieser Thatsache bald Nachahmung finden, und dafs die Grubenbahn von »Friedrichssegen« die Vorläuferin sein wird von einer Reihe ähnlicher, dem heimischen Bergbau zum Segen gereichender Anlagen.

(Köln. Zeitg.)

Telegrammverkehr in Amoy. Für die Beurtheilung der Bedeutung des unfern der chinesischen Küste gelegenen Handelsplatzes Amoy dürfte es von Interesse sein, anzuführen, wie viele Telegramme durch die dort etablirte dänische Telegraphen-Gesellschaft (*The Great Northern Telegraph Company*) während des Jahres 1879 abgesandt und aufgenommen worden sind. Nach dem im Deutschen Handelsarchiv veröffentlichten Handelsbericht wurden abgesandt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| nach Hongkong . . . . . . . | 2 926 | Telegramme mit | 22 673 | Worten, |
| - Shanghai | 1 423 | - - | 15 207 | - |
| - Japan | 231 | - - | 2 437 | - |
| - Europa und Amerika . . | 838 | - - | 8 654 | - |
| - Ostindien etc. . . . . . | 662 | - - | 7 430 | - |
| zusammen | 6 080 | Telegramme mit | 56 401 | Worten. |

Eingegangen sind:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| von Hongkong | 3 673 | Telegramme mit | 30 425 | Worten, |
| - Shanghai . . . . . . . | 1 426 | - - | 13 986 | - |
| - Japan . . . . . . . . | 253 | - - | 2 677 | - |
| - Europa und Amerika | 469 | - - | 4 406 | - |
| - Ostindien etc. . . . . . . | 1 367 | - - | 14 121 ½ | - |
| zusammen . . . | 7 188 | Telegramme mit | 65 615 ½ | Worten. |

Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten im Jahre 1879.*) Nach der in No. 1508 des Bremer Handelsblattes veröffentlichten Uebersicht über den Zustand und die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten im Jahre 1879 ist die Weiterentwickelung der deutschen Lebensversicherung noch augenscheinlich durch die Ungunst der allgemeinen Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse gehemmt worden.

Im Jahre 1879 bestanden an deutschen Versicherungsanstalten:

| | |
|---|---|
| 36 | im Deutschen Reiche, |
| 12 | in Deutsch-Oesterreich, |
| 2 | in der deutschen Schweiz, |
| im Ganzen 50 | Versicherungsanstalten. |

*) Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten im Jahre 1878 s. Arch. f. P. u. T. Jahrg. 1879. S. 676.

Bei denselben waren im genannten Jahre an neuen Lebensversicherungen beantragt:

75 738 mit 288 963 507 Mark bei den 36 deutschen Anstalten,
24 711 - 65 251 762 - - - 12 österreichischen Anstalten,
1 991 - 9 960 020 - - - 2 schweizerischen Anstalten,

102 440 mit 364 175 289 Mark in Summa.

Hiervon sind wegen ungenügender Gesundheit der Antragsteller abgelehnt, oder von letzteren vor Ausfertigung der Police wieder zurückgenommen:

22 807 Anträge mit 88 387 401 Mark Versicherungssumme.

Von den angenommenen neuen Versicherungen kommen:

55 676 Pers. u. 215 006 535 M. Versich.-Summe auf 36 Anstalten i. Deutsch. Reiche,
20 264 - - 53 770 639 - - - 12 - i. Deutsch-Oesterreich,
1 607 - - 7 010 654 - - - 2 - i. d. deutsch. Schweiz.

77 547 Pers. u. 275 787 828 M. Versich.-Summe auf 50 deutsche Anstalten.

Im Ganzen zeigte sich bei dem deutschen Lebensversicherungsgeschäft im Jahre 1879 folgende Bewegung:

Bestand am Anfange d. Jahres 777 043 Pers. mit 2 430 921 473 M. Versich.-Summe
Zugang im Laufe d. Jahres 77 547 - - 275 787 828 - -

mithin zusammen versichert: 854 590 Pers. mit 2 706 709 301 M. Versich.-Summe.

Hiervon schieden aus
durch Tod:
14 279 Pers. m. 40 098 446 M.
durch Abgang bei Lebzeiten:
42 968 Pers. m. 131 846 779 M.

57 247 Pers. mit 171 945 225 M. Versich.-Summe

mithin Bestand a. Jahresschlufs 797 343 Pers. mit 2 534 764 076 M. Versich.-Summe.
u. Zuwachs im Laufe v. 1879 20 300 - - 103 842 603 - -

Von dem gesammten Versicherungsbestande am Ende des Jahres 1879 kamen:

592 095 Pers. m. 2 029 062 020 M. Vers.-S. a. die 36 Anstalten im Deutschen Reiche,
183 087 - - 402 690 879 - - - - 12 - - i. Deutsch-Oesterreich,
22 161 - - 103 011 177 - - - - 2 - - in d. deutsch. Schweiz,

797 343 Pers. m. 2 534 764 076 M. Vers.-S. a. die 50 deutschen Anstalten.

Verzeichnifs der Postkurse in Preufsen im Jahre 1793. Der im Jahre 1793 mit Genehmhaltung der Königlichen Akademie der Wissenschaften zu Berlin herausgegebene, bei Christ. Sigism. Spener ebendaselbst gedruckte »Militairisch-Genealogische Kalender« enthält ein ausführliches Verzeichnifs der Postkurse jener Zeit und im Anschlufs daran eine Tabelle, aus der zu ersehen ist: 1. mit welchen Posten Briefe nach jedem der einzeln aufgeführten Postorte zur Beförderung gelangten, 2. zu welchem Porto für einen einfachen Brief von Berlin nach den einzelnen Postorten bz. Grenzstationen erhoben wurde und 3. welche Entfernung für die einzelnen Postorte von Berlin, Breslau, Cleve, Halberstadt, Halle, Hamburg, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Minden und Stettin festgestellt war. Die eigentliche Aufzählung der 200 Postkurse mit Angabe der Zwischenstationen, der Entfernungen

zwischen den letzteren und des zur Erhebung kommenden Personengeldes wird mit nachstehenden, den Postdienst der damaligen Zeit charakterisirenden Bemerkungen eingeleitet:

»Verzeichnifs der Postcourse.

Woraus zu ersehen, 1. wie die Posten abgehen und ankommen, 2. wie weit ein Ort von dem andern entlegen, 3. wie viel eine reisende Person von einem Ort zum andern Passagiergeld bezahlt, wobei dieselbe, wes Standes sie auch ist, für jede Meile, sowohl im Winter als im Sommer, auf allen Postcoursen, incl. des bisherigen sogenannten Stationsgeldes, 6 Gr. bezahlet, dergestalt, dafs kein Postillon weiter etwas bekommt; und wird dem Passagier 50 Pfund an Bagage, den Kaufleuten aber, wenn sie nach den Messen reisen, oder von solchen zurückkommen, 60 Pfund auf der Post-Calesche frey passiret, was aber darüber ist, wird nach dem Gewichte und Beschaffenheit der Sache bezahlt. Auf dem grofsen Clevischen Cours aber hat ein jeder Passagier zu aller Zeit 60 Pfund Bagage frei mitzunehmen.

Die Briefe und Paquete müssen wenigstens zwei Stunden vor Abgang der Posten ins Posthaus, und wenn die Posten des Morgens bis um 9 Uhr abgehen, des Abends vorher vor 7 Uhr geschickt werden, indem nachher keine mehr können angenommen werden.

Die Post-Expedition ist zu Annehmung der Briefe und Sachen alle Tage, von 7 Uhr Morgens bis Mittags 12 Uhr, des Nachmittags von 2 Uhr (Sonntags von 3 Uhr) bis Abends 7 Uhr, offen.

Die ankommenden Posten können nicht allemal, insonderheit zu Winterzeit und bei schlimmen Wetter, in den angesetzten Stunden eintreffen, sondern laufen 2, 4, 6 und mehr Stunden später ein, nachdem die Course lang, die Posten schwer oder leicht beladen und die Wege schlecht sind. Wer gerne wissen will, wie bald er oder sein Brief hin oder da mit der ordinären Post anlangen mögte, der kann (wegen Umpackens und andern Aufenthalts eine Station in die andre gerechnet) auf jede Meile, wenn die Wege gut, und die Posten nicht schwer beladen sind, 1½ Stunde, die mehreste Zeit aber 2 Stunden rechnen; mit der reitenden Post aber wird auf jede Meile etwa 1¾ Stunde zu rechnen seyn. Die Clevische Reitende kömmt manchmal im Winter, wenn die Flüsse schwer zu passiren, 24 Stunden später an, als im Sommer.

Mit der reitenden Post werden nur einzelne Briefe fortgeschickt; dafern es verlangt wird, dicke Briefe oder Sachen mit derselben bei pressanten Fällen fortzuschicken, mufs auf der Aufschrift exprefs gemeldet werden: Mit der reitenden Post. Es mufs aber alsdann für jedes Loth, soviel als für einen Brief bezahlt werden.

Sämmtliche nachstehende Post-Aemter werden ersucht, die etwa vorgefallenen Veränderungen vor dem 1. Juli jedes Jahres, dem Herrn Siwicke zu Berlin gefälligst bekannt zu machen.«

Am Schlufs der vorbezeichneten Tabelle befindet sich der Vermerk: »Sollte etwa Jemand zur Verbesserung dieses Verzeichnisses der Meilen etwas beyzutragen wissen, der wird dienstlichst ersucht, dem Herrn Siwicke zu Berlin davon beliebige Nachricht zu geben.«

Neubau der Taybrücke. In der am 4. November stattgehabten Sitzung der Directoren der Nordbritischen Eisenbahn wurden die Pläne zur Wiederherstellung der Brücke über den Tay genehmigt. Der neue Plan umfafst ein doppeltes Schienengeleis. Die Brückenköpfe sollen durchweg aus Ziegelwerk hergestellt werden; die Brücke selbst wird um 18 engl. Fufs niedriger wie die erste sein.

(Wochenblatt für Archit. und Ing.)

# III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

## 1. Neue Anschaffungen für die Bibliothek der I. und III. Abtheilung des Reichs-Postamts.

Unter den Werken, welche in neuerer Zeit (bis Ende November) für die Bibliothek der I. und III. Abtheilung des Reichs-Postamts beschafft worden sind, befinden sich folgende Schriften:

### A. Verkehrswesen und verwandte Zweige.

Adami Cortreji. Observata historico-politico-juridica de regali postarum jure, Electoribus et Principibus Imperii Romano-Germanici competente. Lipsiae. Ex officina Grossiana. 1710. 1 Heft fol. — Gründliche und umbständliche Information, was es sowol bey denen gesambten Reichs-Ständen, als auch und absonderlich bey denen Frey- und Reichs-Städten von ohnverdencklichen Jahren her für eine Bewandnüs und Beschaffenheit mit dem hin und da befindlichen ordentlichen Boten-Wesen habe: und warum selbiges nicht abgestellet werden könne und auch nicht abzustellen: sondern vielmehr und in allewege dem Bono Publico und denen Commerciis zum besten zu conserviren und aufrecht zu erhalten sey. Leipzig. Verlegt in Henning Grofsens Buchhandlung im Jahr Christi 1710. 1 Heft fol. — Renault, L. Etudes sur les rapports internationaux. La Poste et le Télégraphe. Paris 1877. 1 Bd. 8. — Moschkau, Dr. A. Geschichte der Briefmarken und der Philatelie (Briefmarkenkunde) nebst einer Beschreibung aller bekannten Wasserzeichen auf Briefmarken etc. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Urquhart and Forbes. The law relating to trustee and post-office savings banks with notes of decisions and awards made by the barrister and the registrar of friendly societies. London, 1878. 1 Bd. 8. — d'Elvert, Christian. Geschichte der Verkehrs-Anstalten in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien. Brünn 1855. 1 Bd. 8. — Lietzow, P. Das schwarze Buch der Philatelie, oder Neudruck und Fälschung von Postmarken und Briefumschlägen. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Staeger, J. A. Das Schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik. Bern 1879. 1 Bd. 8. — Bartl, Joh. Vorträge über den technischen und administrativen Postdienst in Oesterreich. Wien 1878. 1 Bd. 8. — Fischer, Dr. P. D. Post und Telegraphie im Weltverkehr. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Meyer, F. Afghanistan, seine Post und seine Postwerthzeichen. Wien 1879. 1 Heft 4. — v. Schwarze, Dr. Fr. O. Die Beschlagnahme von Briefen und Telegrammen. Leipzig 1880. 1 Heft 8. — Hwolf, Fr. Das Postwesen in seiner Entwickelung von den ältesten Zeiten bis in die Gegenwart. Graz 1880. 1 Bd. 8. — Scharffius, D. Const. De veterum re telegraphica. Vimariae 1862. 1 Heft 4. — Prescott, George B. Electricity and the electric telegraph. New-York and London 1877. 1 Bd. 8. — Weidenbach, L. Compendium der elektrischen Telegraphie. Wiesbaden 1877. 1 Bd. 8. — Evrard, M. F. Notice sur l'emploi des poteaux métalliques dans les lignes télégraphiques. Bruxelles 1877. 1 Bd. 8. — Langdon, Will. Edw. The application of electricity to railway working. London 1877. 1 Bd. 8. — Buchholtz, F. A. Die Kriegstelegraphie. Berlin 1877. 1 Bd. 8. — Schenk, Dr. Philipp Reis, der Erfinder des Telephons. Frankfurt a. M. 1878. 1 Heft 8. — Ludwig, J. Elektrische Mefskunde. Ein Handbuch zum Selbstunterricht. Dresden 1878. 1 Bd. 8. — Reis, Dr. P. Das Telephon- und sein Anrufapparat nach seiner historischen Entwickelung und seiner praktischen Anwendung. Mainz 1878. 1 Bd. 8. — Madsen, C. L. Recherches sur la loi du mouvement télégraphique international. Paris 1877. 1 Bd. 8. — Schellen, Dr. H. Die magnet- und dynamo-elektrischen Maschinen. Köln 1879. 1 Bd. 8. — Kohlfürst, L. Die Ausübung des Telegraphendienstes bei Eisenbahnen. Prag 1878. 1 Bd. 8. — Bernstein, A. Die elektrische Beleuchtung. Berlin

[illegible]enfeld, Kriegs-Telegraphie. Stuttgart 1879. 1 Bd. 8. — Budde, H. Die französischen Eisenbahnen im Kriege 1870/71 und ihre seitherige Entwickelung. Berlin 1877. 1 Bd. 8. — Hartwich, Bemerkungen über den bisherigen Gang der Entwickelung des Eisenbahnwesens, sowie über dessen Gestaltung nach Maſsgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse. Berlin 1877. 1 Bd. 8. — v. Weber, M. M. Freiherr. Der staatliche Einfluſs auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Eger, G. La Législation internationale sur les transports par chemin de fer. Berlin 1877. 1 Bd. 8. — Rinecker, F. Das Gotthard-Unternehmen. München 1878. 1 Bd. 8. — zur Nieden, Dr. A. Der Bau der Straſsen und Eisenbahnen etc. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Menz, R. Der Transport-Luxus. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Memminger, A. Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Oesterreich. Zürich 1878. 1 Bd. 8. — Exner, Dr. W. F. Das moderne Transportwesen im Dienste der Land- und Forstwirthschaft. Weimar 1877. 1 Bd. 8. — Schlichting, J. Die Regulirung und Kanalisirung der Flüsse. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Bavier, S. Die Straſsen der Schweiz. Zürich 1878. 1 Bd. fol. — Hartwich, Erörterungen über Vervollständigung und Erweiterung des Preuſsischen Eisenbahnnetzes mit Rücksicht auf Entwickelung des Güterverkehrs und Erzielung billiger Frachten. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Danvers, F. Indian railways. Their past history, present condition and future prospects. London 1877. 1 Bd. 8. — Rigler, Dr. J. Ueber die Folgen der Verletzungen auf Eisenbahnen, insbesondere der Verletzungen des Rückenmarks. Mit Hinblick auf das Haftpflichtgesetz dargestellt. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Eger, Dr. G. Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Duponchel, Le chemin de fer Trans-Saharien. Paris 1879. 1 Bd. 8. — Brannon, Ph. The air-boat. London 1879. 1 Bd. 8. — Lehr, Dr. J. L. Eisenbahntarifreform und Eisenbahnmonopol. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Kessler, M. A. Die Personal-Einrichtungen der Eisenbahnen vom Standpunkte des Denkers und Menschenfreundes. Wien 1879. 1 Bd. 8. — Steiner, W. Die historische Entwickelung der Spurbahn. Prag 1880. 1 Bd. 8. — [illegible], C. Commentar zum Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. [illegible] 1880. 1 Bd. 8. — Nördling, Wilhelm v. Die Arlbergbahn. Wien 1880. 1 Bd. 8. — de la Gournerie, Jules. Études économiques sur l'exploitation des chemins de fer. Paris 1880. 1 Bd. 8. — de Foville, Alfred. La Transformation des Moyens de Transport. Paris 1880. 1 Bd. 8.

## B. Sprachenkunde, Literatur etc.

Noiré, Ludwig. Der Ursprung der Sprache. Mainz 1877. 1 Bd. 8. — Michaelis, Dr. G. Beiträge zur Geschichte der deutschen Rechtschreibung. Berlin 1877. 1 Bd. 8. — Sanders, Dr. Dan. Deutscher Sprachschatz. Hamburg 1873. 1 Bd. 8. — Deutsche Sprachbriefe. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Orthographisches Hülfsbuch als Norm für Schriftsetzer. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Faulmann, Carl. Das Buch der Schrift. Wien 1878. 1 Bd. 8. — Pott, A. F. Die Personennamen, insbesondere die Familiennamen und ihre Entstehungsarten. Leipzig 1859. 1 Bd. 8. — Berghaus, Dr. H. Der Sprachschatz der Sassen. Brandenburg 1880. 1 Bd. 8. — Andresen, G. Sprachgebrauch und Sprachrichtigkeit im Deutschen. Heilbronn 1880. 1 Bd. 8. — Jeannarakis, A. Neugriechische Grammatik. Hannover 1877. 1 Bd. 8. — Institut de France. Dictionnaire de l'Académie française. Paris 1878. 2 fol. — Sachs-Villatte. Encyklopädisches französisch-deutsches und deutsch-französisches Wörterbuch. Berlin 1875/1880. 2 fol. — Celakovsky, A. Kurz gefaſste Grammatik der böhmischen Sprache. Wien. 1 Bd. 8. — Popović, G. Wörterbuch der serbischen Sprache. Pančova 1879. 2 Bd. 8. — Kaper, J. Deutsch-dänisch-norwegisches Handwörterbuch. Kopenhagen 1878. 1 Bd.

kl. 8. — Michaelis, H. Vollständiges Wörterbuch der italienischen und deutschen Sprache. Leipzig 1879. 2 Bde. 8. — Pawlowsky, J. Russisch-deutsches Wörterbuch. Riga und Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Zehetmayr, Seb. Analogisch-vergleichendes Wörterbuch über das Gesammtgebiet der indogermanischen Sprachen. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Wackernagel, W. Geschichte der deutschen Literatur. Basel 1879. 1 Bd. 8. — Winkel-Horn. Geschichte der Literatur des Skandinavischen Nordens. Leipzig 1880. 1 Bd. 8. — Taine, H. Geschichte der englischen Literatur. Leipzig 1878/80. 3 Bde. 8. — Pypin und Spasovic. Geschichte der slavischen Literaturen. Leipzig 1880. 1 Bd. 8.

## C. Naturwissenschaft.

Weber, M. Lehrbuch der Physik mit besonderer Berücksichtigung der physikalischen Technologie und der Meteorologie. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Bohn, Dr. C. Ergebnisse physikalischer Forschung. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Böhner, Dr. A. Leben und Weben der Natur. Hannover 1879. 1 Bd. 8. — Heussi, Dr. J. Lehrbuch der Physik. Leipzig 1879. 1 Bd. — Poggendorf, J. C. Geschichte der Physik. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Wüllner, Dr. Ad. Compendium der Physik für Studirende an Universitäten und technischen Hochschulen. Leipzig 1879. 2 Bde. 8. — Vogt, C. Lehrbuch der Geologie und Petrefaktenkunde. Braunschweig 1879. 2 Bde. 8. — Neesen, Dr. Fr. Die Theorie des Schalles. Braunschweig 1879. 1 Bd. 8. — Siemens, Dr. C. W. Einige wissenschaftlich-technische Fragen der Gegenwart. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Stein, Dr. med. Th. Das Licht im Dienste wissenschaftlicher Forschung. Leipzig 1877. 1 Bd. 8. — Daubrée, A. Synthetische Studien zur Experimental-Geologie. Braunschweig 1880. 1 Bd. 8. — Lotze, H. Mikrokosmus. Leipzig 1876/80. 3 Bde. 8. — Fliedner, Lehrbuch der Physik. Braunschweig 1880. 1 Bd. 8. — Jenkin, Elektricität und Magnetismus. Braunschweig 1880. 1 Bd. 8.

## D. Geographie, Topographie, Statistik, Reisebeschreibungen.

Zehden, Dr. C. Handels-Geographie auf Grundlage der neuesten Forschungen und Ergebnisse der Statistik. Wien 1878. 1 Bd. 8. — Kohl, Dr. J. G. Die natürlichen Lockmittel des Völkerverkehrs. Bremen 1878. 1 Bd. 8. — Kiepert, H. Lehrbuch der alten Geographie. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Peschel, Oskar. Neue Probleme der vergleichenden Erdkunde. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Ratzel, Dr. Fr. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika. München 1878/80. 2 Bde. 8. — Poesche, Th. Die Arier. Jena 1878. 1 Bd. 8. — Andree, Rich. Ethnographische Parallelen und Vergleiche. Stuttgart 1878. 1 Bd. 8. — Mayer, K. Die Geschichte des ersten Meridians und die Zählung der geographischen Länge. Wien 1878. 1 Heft gr. 8. — Daniel, Dr. H. A. Deutschland nach seinen physischen und politischen Verhältnissen. Leipzig 1878. 2 Bde. 8. — Lippert, J. Die Erdrinde und ihre Bildung. Prag 1878. 1 Bd. 8. — Neison, Ed. Der Mond und die Beschaffenheit und Gestaltung seiner Oberfläche. Braunschweig 1878. 1 Bd. 8. 1 Atlas. — Gelger, L. Zur Entwickelungsgeschichte der Menschheit. Stuttgart 1878. 1 Bd. 8. — Günther, Dr. S. Die Lehre von der Erdrundung und Erdbewegung im Mittelalter bei den Occidentalen. Halle a. S. 1877. 1 Bd. 8. — Siegmund, Ferd. Durch die Sternenwelt. Wien 1880. 1 Bd. 8. — Zimmer, H. Altindisches Leben. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — v. Sonklar, Edler v. Innstädten, K. Die Oetzthaler Gebirgsgruppe mit besonderer Rücksicht auf Orographie und Gletscherkunde. Gotha 1860. 1 Bd. 8. 1 Atlas fol. — Leipoldt, Gust. Physische Erdkunde. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Hartmann, Rob. Die Völker Afrikas. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Martus. Astronomische Geographie. Leipzig 1880. 1 Bd. 8. — Schlagintweit, E. Indien in Wort und Bild. Leipzig 1880. 1 Bd. fol. — Virchow, Rud. Beiträge zur Landeskunde der Troas. Berlin 1879. 1 Bd. fol. — Kolmann, Europäische Staatenkunde. Leipzig 1880. 1 Bd. 8. — Philippi,

Dr. F. Zur Rekonstruktion der Weltkarte des Agrippa. Marburg 1880. 1 Bd. 8. — Walkenaer, Baron de. Geographie ancienne historique et comparée des Gaules. Paris 18[illegible]. 3 Bde. 8. 1 Atlas fol. — Klein, Dr. H. J. Physische Geographie. Stuttgart 1880. 1 Bd. 8. — Mathäi Merians sel. Erben. Vermehrte Archontologia Cosmica. Frankfurt a. M. 1695. 1 Bd. fol. — Lasaulx, Dr. A. v. Aus Irland. Bonn 1878. 1 Bd. gr. 8. — Brugsch-Bey. Reise nach der grofsen Oase El Khargeh. Leipzig 1878. 1 Bd. fol. — Neumann, Dr. B. Die heilige Stadt und deren Bewohner. 1877. 1 Bd. 8. — Pietsch, L. Marokko. Briefe von der deutschen Gesandtschaftsreise nach Fez im Frühjahr 1877. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Gray, J. H. China. London 1878. 2 Bde. 8. — Jonas, E. J. Ein wahres freies Volk. Eine Studie über die Republik San Marino. Wien 1878. 1 Bd. 8. — Baker, J. Die Türken in Europa. Stuttgart 1878. 1 Bd. 8. — Passarge, Louis. Aus Baltischen Landen. Glogau 1878. 1 Bd. 8. — Giles, H. A. Chinesische Skizzen. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Nordau, Max. Aus dem wahren Milliardenlande. Leipzig 1878. 2 Bde. 8. — Schweiger-Lerchenfeld, Armand Freiherr v. Armenien. Jena 1878. 1 Bd. 8. — Weber, E. v. Vier Jahre in Afrika 1871 bis 1875. Leipzig 1878. 2 Bde. 8. — Stanley, H. M. Durch den dunkeln Welttheil. Leipzig 1878. 2 Bde. 8. — Ebers, G. Egypten in Bild und Wort. Stuttgart 1879. 1 Bd. fol. — Engel, Dr. Franz. Studien unter den Tropen Amerikas. Jena 1878. 1 Bd. 8. — Löher, Fr. v. Cypern. Stuttgart 1878. 1 Bd. 8. — Allmers, H. Marschenbuch. Oldenburg 1875. 1 Bd. 8. — Kohl, J. G. Nordwest-deutsche Skizzen. Bremen 1873. 2 Bde. 8. — Schweiger-Lerchenfeld, Armand Freiherr v. Bosnien. Wien 1878. 1 Bd. 8. — Spielhagen, Fr. Von Neapel bis Syrakus. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Chavanne, Dr. Jos. Die Sahara. Wien, Pest, Leipzig 1879. 1 Bd. gr. 8. — Ratzel, Dr. Fr. Aus Mexiko. Breslau 1878. 1 Bd. 8. — Winterberg, A. Malta. Geschichte und Gegenwart. Wien, Pest, Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Sepp, Dr. Meerfahrt nach Tyrus. Leipzig 1879. 1 Bd. gr. 8. — Hesse-Wartegg, E. v. Nord-Amerika. Leipzig 1880. 2 Bde. gr. 8. — Güfsfeldt, P. Die Loango-Expedition. Leipzig 1879. 2 Bde. gr. 8. — Vambery, H. Die primitive Kultur des turkotatarischen Volkes auf Grund sprachlicher Forschungen. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Brassey, A. Eine Segelfahrt um die Welt. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Moltke, H. Graf v. Wanderbuch. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Fischer, P. D. Aus Italien. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Nachtigal, Dr. H. Sahara und Sudan. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Soyaux, H. Aus West-Afrika. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Cesnola, Louis Palma di. Cypern. Jena 1879. 1 Bd. gr. 8. — Oberländer, Rich. Australien. Leipzig 1880. 1 Bd. gr. 8. — Nordau, Max. Vom Kreml zur Alhambra. Leipzig 1880. 2 Bde. 8. — de Amicis, Edmondo. Spanien. Stuttgart 1880. 1 Bd. 8. — Holub, Dr. Sieben Jahre in Süd-Afrika. Wien 1880. — Conring, Ad. v. Marokko. Berlin 1880. 1 Bd. 8. — Fahrngruber, Joh. Jerusalem und das heilige Land. Würzburg 1880. 1 Bd. 8. — Bezaure, Gaston de. Auf dem blauen Flusse. Leipzig 1880. 1 Bd. 8. — Sartorius v. Waltershausen. Der Aetna. Leipzig 1880. 2 Bde. fol. — Mackenzie Wallace, D. Rufsland. Leipzig 1880. 1 Bd. 8. — Zöllner, Joh. Friedrich. Briefe über Schlesien etc. Berlin 1793. 2 Bde. 8. — Reise durch Pommern nach der Insel Rügen. Berlin 1797. 1 Bd. 8. — Bernoulli, Joh. Reisen durch Brandenburg, Pommern etc. Leipzig 1797. 4 Bde. 8. — Brand, Joh. Arnold v. Reisen durch die Mark Brandenburg, Preufsen, Kurland etc. Wesel 1702. 1 Bd. 8. — Büsching, Anton Friedr. Beschreibung seiner Reise von Berlin über Potsdam nach Rekahn. Leipzig 1775. 1 Bd. 8.

## E. Geschichte.

Ranke, L. v. Friedrich der Grofse. Friedrich Wilhelm IV. Leipzig 1878. 1 Bd. 8. — Die Osmanen und die

spanische Monarchie im 16. und 17. Jahrhundert. Leipzig 1877. 1 Bd. gr. 8. — Historisch-biographische Studien. Leipzig 1877. 1 Bd. 8. — Hahn, Ludwig. Fürst Bismarck. Berlin. 1878/80. 3 Bde. 8. — Ledebur, Karl Freiherr v. König Friedrich I. von Preufsen. Leipzig 1878. 1 Bd. gr. 8. — Taine, H. Les origines de la France contemporaine. Paris-Leipzig. 1878. 2 Bde. 8. — Müller, W. General-Feldmarschall Graf Moltke. Stuttgart 1878. 1 Bd. 8. — Scherr, Joh. Deutsche Kultur- und Sittengeschichte. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Treitschke, Heinrich v. Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. I. Theil. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Ranke, Leopold v. Serbien und die Türkei im 19. Jahrhundert. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Hiltl, G. Der Grofse Kurfürst und seine Zeit. Bielefeld 1880. 1 Bd. gr. 8. — Metternich-Winneburg, Fürst Richard v. Aus Metternich's nachgelassenen Papieren. Wien 1880. 2 Bde. 8. — Remusat, P. de. Mémoires de Madame de Remusat. Paris 1880. 3 Bde. 8. — Beaulieu-Marconnay, K. Freiherr v. Karl von Dalberg und seine Zeit. Weimar 1879. 2 Bde. 8. — Gregorovius, F. Geschichte der Stadt Rom im Mittelalter. Stuttgart 1873/78. 8 Bde. 8.

### F. Volkswirthschaft, Politik und Staatsverwaltung.

Roscher, Wilh. Ansichten der Volkswirthschaft aus dem geschichtlichen Standpunkte. Leipzig und Heidelberg 1878. 2 Bd. 8. — Holtzendorff, Dr. Franz v. Die Prinzipien der Politik. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Block, M. Handbuch der Statistik. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Wagner, Dr. A. und Nasse, Dr. E. Lehrbuch der politischen Oekonomie. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Engel, Dr. E. Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung. Berlin 1880. 1 Heft 4. — Gneist, R. Zur Verwaltungsreform und Verwaltungsrechtspflege in Preufsen. Leipzig 1880. 1 Bd. 8. — Engel, Dr. E. Die deutsche Industrie 1875 und 1861. Berlin 1880. 1 Heft 8.

### G. Rechtswissenschaft und Gesetzgebung.

Dambach, Prof. Dr. O. Das Patentgesetz für das Deutsche Reich. Berlin 1877. 1 Bd. 8. — Dalcke, A. Die deutsche Strafprozefsordnung und das Gerichtsverfassungsgesetz. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Laband, Dr. P. Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Tübingen 1876/80. 3 Bde. 8. — Meissner, H. Die gegenwärtig gültigen, das Rechnungswesen des Preufsischen Staates umfassenden Gesetze und Verordnungen, betr. die Einrichtung und Befugnisse der Ober-Rechnungskammer und die Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Thilo, G. Die Strafprozefs-Ordnung für das Deutsche Reich vom 1. Februar 1877. Berlin 1878. 1 Bd. 8. — Koch, Dr. C. F. Allgemeines Landrecht für die Preufsischen Staaten. Berlin 1878/79. 4 Bde. 8. — Kowalzig, F. Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch mit Ausschlufs des Seerechts. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Sarvey, Dr. v. Die Konkurs-Ordnung für das Deutsche Reich. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Holtzendorff, Dr. F. v. Handbuch des deutschen Strafprozefsrechts. Berlin 1879. 2 Bde. 8. — Gneist, R. Der Rechtsstaat und die Verwaltungsgerichte in Deutschland. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Gareis, Dr. Karl. Das deutsche Handelsrecht. Lahr 1880. 1 Bd. 8.

### H. Bauwesen, Fabrik- und Maschinenwesen, Gewerbekunde etc.

Manger, J. Hülfsbuch zur Anfertigung von Bauanschlägen und Feststellung von Baurechnungen. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Wittmann, Dr. W. Zeitschrift für Baukunde. München 1878. fol. — Holtz, Dr. W. Ueber die Theorie, die Anlage und die Prüfung der Blitzableiter. Greifswald 1878. 1 Bd. 8.

## 2. Neue Anschaffungen für die Bibliothek der II. Abtheilung des Reichs-Postamts.

Unter den für die Bibliothek der II. Abtheilung des Reichs-Postamts beschafften Werken befinden sich die folgenden Schriften:

### A. Telegraphenwesen.

Documents de la conférence télégraphique internationale de Londres, publiés par le bureau international des Administrations télégraphique. Berne 1880. 1 Bd. gr. 4. — Binder, Dr. F. Die elektrischen Telegraphen, das Telephon und Mikrophon. Für angehende Telegraphisten, Post- und Eisenbahnbeamte. Weimar 1880. 1 Bd. 8. — Canter, O. Der technische Telegraphendienst. 2. Aufl. Breslau 1879. 1 Bd. 8. — Frost, J. Catalogue of books and papers relating to electricity, magnetism, electric telegraph, etc. including the Ronald's library. London 1880. 1 Bd. 8. — Delarge, M. F. Des appareils télégraphiques à grande vitesse. Bruxelles 1878. 1 Heft 8. — v. Fischer-Treuenfeld. Kriegs-Telegraphie. Stuttgart 1879. 1 Bd. 8. — Gordon, J. E. H. A physical treatise on electricity and magnetism. London 1880. 2 Bde. 8. — Geschichte und Entwickelung des elektrischen Fernsprechwesens. Berlin 1880. 1 Heft 8. — Dasselbe Werk. Zweite vermehrte und ergänzte Auflage. Berlin 1880. 1 Heft 8. — Merling, A. Die Telegraphen-Technik der Praxis im ganzen Umfange. Zum Gebrauche für den Unterricht, für Bau- und Maschinen-Ingenieure, Telegraphen- und Eisenbahn-Techniker, Mechaniker, Militär-Ingenieure etc. Hannover 1879. 1 Bd. 8. — Russische Telegraphen-Bauordnung. Petersburg 1878. (In russischer Sprache.) 1 Bd. 8. — Schwendler, Louis. Instructions for testing telegraph lines and the technical arrangements of offices. Calcutta 1878. 1 Bd. 8. — Siemens, Werner. Kurze Darstellung der von den preussischen Telegraphenlinien mit unterirdischen Leitungen bis jetzt gemachten Erfahrungen. Berlin 1851. 1 Heft 8. — Teufelhart, J. N. Der Typenmultiplex von O. Schäffler. Wien 1878. 1 Heft 8. — The Electrician, a weekly journal of theoretical and applied electricity and chemical physics. London. Von 1878 ab. — L'Électricité, revue scientifique illustrée. Paris. Von 1878 ab. — Zeitschrift für angewandte Elektricitätslehre, mit besonderer Berücksichtigung der Telegraphie. München. Von 1879 ab. — Elektrotechnische Zeitschrift. Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin. Von 1880 ab. — La Lumière électrique, journal universel d'électricité. Paris. Von 1880 ab.

### B. Chemie und Physik.

Auerbach, Dr. Felix. Der Durchgang des galvanischen Stromes durch das Eisen. Breslau 1878. 1 Heft 8. — Clausius, R. Die mechanische Behandlung der Elektricität. Braunschweig 1879. 1 Bd. 8. — Cour, Paul la. La roue phonique. Copenhague 1878. 1 Heft 8. — Das phonische Rad. Aus dem Französischen übersetzt von Josef Kareis. Leipzig 1880. 1 Heft 8. — Cabaeus, Nicolaus. Philosophia magnetica. Ferrara 1629. 1 Bd. 4. — Everett, J. D. Units and physical constants. London 1879. 1 Bd. kl. 8. — Exner, Dr. Franz. Ueber die Natur der galvanischen Polarisation. Wien 1878. 1 Heft 8. — Ueber den Einfluss der Temperatur auf das galvanische Leitungsvermögen der Flüssigkeiten. Wien 1878. 1 Heft 8. — Ueber die Elektrolyse des Wassers. Wien 1878. 1 Heft 8. — Ueber die galvanische Polarisation des Platins im Wasser. Wien 1878. 1 Heft 8. — Frick, Dr. J. Die physikalische Technik oder Anleitung zur Anstellung von physikalischen Versuchen und zur Herstellung von physikalischen Apparaten mit möglichst einfachen Mitteln. 5. Aufl. Braunschweig 1876. 1 Bd. 8. — Margules. Ueber Theorie und Anwendung der elektromagnetischen Rotationen. Wien 1878. 1 Heft 8. — Gretschel, Dr. Heinrich. Strahlende Materie oder der vierte Aggregatzustand. Vortrag von William Crookes. Leipzig 1879. — Gold-

stein, Dr. Eugen. Eine neue Form elektrischer Abstofsung. Berlin 1880. 1 Bd. 8. — Holz, A. L. Beitrag zur Kenntnifs der Coercitivkraft des Magneteisensteins und des glasharten Stahles. Jena 1878. 1 Heft 8. — Holtz, Dr. W. Ueber die Theorie, die Anlage und die Prüfung der Blitzableiter. Greifswald 1878. 1 Bd. 8. — Maxwell, J. Clark. The electrical researches of Henry Cavendish. Cambridge 1878. 1 Bd. 8. — Obach, Eugen. Hülfstafeln für Messungen elektrischer Leitungswiderstände. München 1879. 1 Heft 8. — Poggendorf, J. C. Geschichte der Physik. Vorlesungen, gehalten an der Universität zu Berlin. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — [illegible] On periodical change of terrestrial magnetism. Shanghai, London 1879. 1 Heft 8. — Wüllner, Dr. Adolf. Compendium der Physik für Studirende an Universitäten und technischen Hochschulen. Leipzig 1879. 2 Bde.

C. Technologie.

Bernstein, Alex. Die elektrische Beleuchtung. Berlin 1880. 1 Heft 8. — Hepworth, J. C. The electric light, its part history and present position. London 1879. 1 Bd. kl. 8. — Klasen, Ludwig. Die Blitzableiter in ihrer Konstruktion und Anlage. Leipzig 1879. 1 Bd. 8. — Noiré, Ludwig. Das Werkzeug und seine Bedeutung für die Entwickelungsgeschichte der Menschheit. Mainz 1880. 1 Bd. 8. — Schellen, Dr. H. Die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Beleuchtung und der Kraftübertragung. Köln 1880. 1 Bd. 8. — Die magnet- und dynamoelektrischen Maschinen, ihre Entwickelung, Konstruktion und praktische Anwendung. Köln 1879. 1 Bd. 8. — Siemens, Dr. C. William. Einige wissenschaftlich technische Fragen der Gegenwart. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Verzeichnifs der von dem Patentamte in der Zeit vom 1. Juli 1877 bis zum 31. Dezember 1878 ertheilten Patente. Berlin 1879. 1 Heft gr. 8.

D. Bau- und Eisenbahnwesen.

Lehr, Dr. Julius. Eisenbahn-Tarifwesen und Eisenbahn-Monopol. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Steiner, Friedrich. Die historische Entwickelung der Spurbahn. Prag 1880. 1 Bd. 8.

E. Allgemein Wissenschaftliches.

Aus dem Archiv der deutschen Seewarte. I. Jahrgang 1878. Herausgegeben von der Direction der Seewarte. Hamburg 1879. 1 Bd. 4. — Fischer, Dr. P. D. Post und Telegraphie im Weltverkehr. Berlin 1879. 1 Bd. 8. — Löwenherz, L. Bericht über die wissenschaftlichen Instrumente auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1879. Berlin 1880. 1 Bd. 8. — Cluro, J. B. Edison and his inventions. Chicago 1879. 1 Bd. 8. — Streckfufs, Adolf. 500 Jahre Berliner Geschichte. Berlin 1879. 1 Bd. gr. 8.

F. Geographie, Topographie und Statistik.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Herausgegeben vom Kaiserl. statistischen Amt. I. Jahrgang 1880. Berlin 1880. 1 Bd. 8.

G. Naturwissenschaftliches.

Internationale wissenschaftliche Bibliothek. Herausgegeben von Czermak und Rosenthal. Band 36: Vignoli, T. Ueber das Fundamentalgesetz der Intelligenz im Thierreiche. — Band 37. Wurtz, Ad. Die atomistische Theorie. — Band 38: Hartmann, Rob. Die Völker Afrikas. — Band 39/40: Semper, Karl. Die natürlichen Existenzbedingungen der Thiere. — Band 41: Ogden N. Rood. Die moderne Farbenlehre. — Band 42: Meyer, Georg Herrm. v. Die Sprachwerkzeuge und ihre Verwendung zur Bildung der Sprachlaute. — Band 43/44: Thurston, Robert H. Die Dampfmaschine. Leipzig 1879/80. 9 Bde. kl. 8.

H. Wörterbücher. Grammatiken.

Ulmann, Johann. Italienisch-deutsches und deutsch-italienisches Wörterbuch. Wien 1879. 1 Bd. 8.

J. Staatswissenschaft.

Die Orden, Wappen und Flaggen aller Regenten und Staaten in originalgetreuen Abbildungen. Leipzig 1880. 1 Bd. gr. 8. — Wagner, Ad. Finanzwissenschaft. I. Theil: Gebühren, allgemeine Steuerlehre. Leipzig und Heidelberg 1880. 1 Bd. 8.

# IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. Berne, 1er Decembre 1880.

Organisation der österreichischen Postverwaltung. — Das Postsparkassenwesen. — Die Pariser Postkonferenz des Jahres 1880. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. No. 50. Berlin, 10. Dezember 1880.

Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1881/82. — Denkschrift, betreffend die Erweiterung und Verbesserung des Landpostdienstes. — Personal-Nachrichten. — Dienstwohnungen der Staatsbeamten. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter.

3) **Archiv für Eisenbahnwesen.** Beilage zum Eisenbahn-Verordnungsblatt. Heft 4. Berlin, November 1880.

Aus dem an den französischen Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Berichte der Untersuchungs-Kommission, betreffend die Verhütung von Eisenbahn-Unfällen. — Der Uebergang zum Staatsbahnsystem in Dänemark. — Notizen: Die Einführung von Sicherheits-Kuppelungen. Die Eisenbahnpolitik der französischen Staatsregierung und die französichen Privatbahnen. Die Eisenbahnen Schwedens. Die Eisenbahnen Australiens. Ueber die Erweiterung bestehender und Anlage neuer Eisenbahnen, Kanäle und Tramways in Grofsbritannien. Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen im ersten Semester 1880 und 1879. Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Bücherschau: Besprechungen. Uebersicht der neuesten Hauptwerke über das Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten. Zeitschriften.

4) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von dem Hydrographischen Amt der Admiralität. 1880. Heft XI.

Der »Prinz Adalbert«-Teifun vom 10. bis 16. September 1879 und der »Toyoshima Maru«. — Teifun am 1. und 2. September 1879. Von Dr. E. Knipping. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Luise«, Korv.-Kapit. Schering: 1) Ansegelung von Port Louis auf Mauritius; 2) Bemerkungen über Tamatave auf Madagaskar; 3) Wassertemperaturen im Agulhas-Strom. September 1880; 4) Bemerkungen über Simonstown und Kapstadt. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Ariadne«, Korv.-Kapit. Frh. v. Hollen: Reise von Montevideo durch die Magellan-Strafse und die westlichen patagonischen Kanäle bis Valparaiso. Juli und August 1880 — Eingänge von meteorologischen Journalen bei der deutschen Seewarte. Juli 1880. — Porte du Moule auf Guadaloupe. — Orkan im südwestlichen Theile des nordatlantischen Ozeans. — Vergleichende Uebersicht der Witterung des Monats August 1880 in Nordamerika und Centraleuropa. — Kleine hydrographische Notizen. — Tabellen. — Kartenbeilagen.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**Dingler's polytechnisches Journal.** 1. Dezemberheft.

Elektrische Auslösung mit bedingter Einlösung und elektrischer Kontrole in beiden Signalstellungen. Von Prof. Dr. Ed. Zetzsche. — Das Photophon von Alexander Graham Bell.

**La Lumière électrique.** No. 23.

Etude sur la transmission électrique des impressions lumineuses. — Revue des travaux récents en électricité: De la polarisation électrolytique. — Conductibilité des corps pour l'électricité atmosphérique. — Double pince pour piles électriques. — Action produite par la lumière dans le photophone — Anneaux électriques. — Disposition nouvelle de l'anneau Gramme. — La lampe Swan. — A propos du mesureur de courants de M. Marcel Deprez.

**The telegraphic journal.** No. 188.

The hydrostatic telegraph, by Maurice Girard. — New electric lamps. — The American Fast Speed Automatic telegraph.

**Journal of the telegraph.** No. 313.

Atmospheric electricity. — Cable grappling in deep water. — Telegraphic development in the German Empire.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

